



© Luchtfotografie Henderyckx – Intercommunale Leiedal

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8

Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving
van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Verfijnde startnota

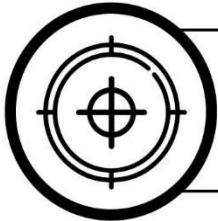


**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

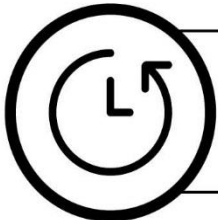
Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

K-R8



Waarom maken we dit plan?

[**Doelstelling**]



Wat ging er aan dit plan vooraf?

[**Historiek**]



Over welk gebied gaat het?

[**Plangebied**]



Wat kunnen de effecten zijn?

[**Scoping**]

Het plan wil de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren. [Meer weten? zie hoofdstuk 2. Plandoelstelling](#)

De verkeersverzadiging en dreigende verkeerscongestie, het nog verder uit te bouwen aandeel alternatieve vervoersmodi en de ontwikkelingsmogelijkheden ter hoogte van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost leiden, in functie van de leefbaarheid, tot een noodzakelijke aanpassing en afstemming van infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Voorliggende verfijnde startnota is een logische volgende stap in een proces dat al enige tijd loopt en dat wordt verdergezet in samenspraak met alle actoren. [Meer weten? zie hoofdstuk 1. Aanleiding en historiek](#)

Het plangebied heeft betrekking op de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. [Meer weten? zie hoofdstuk 3. Het Plangebied](#)

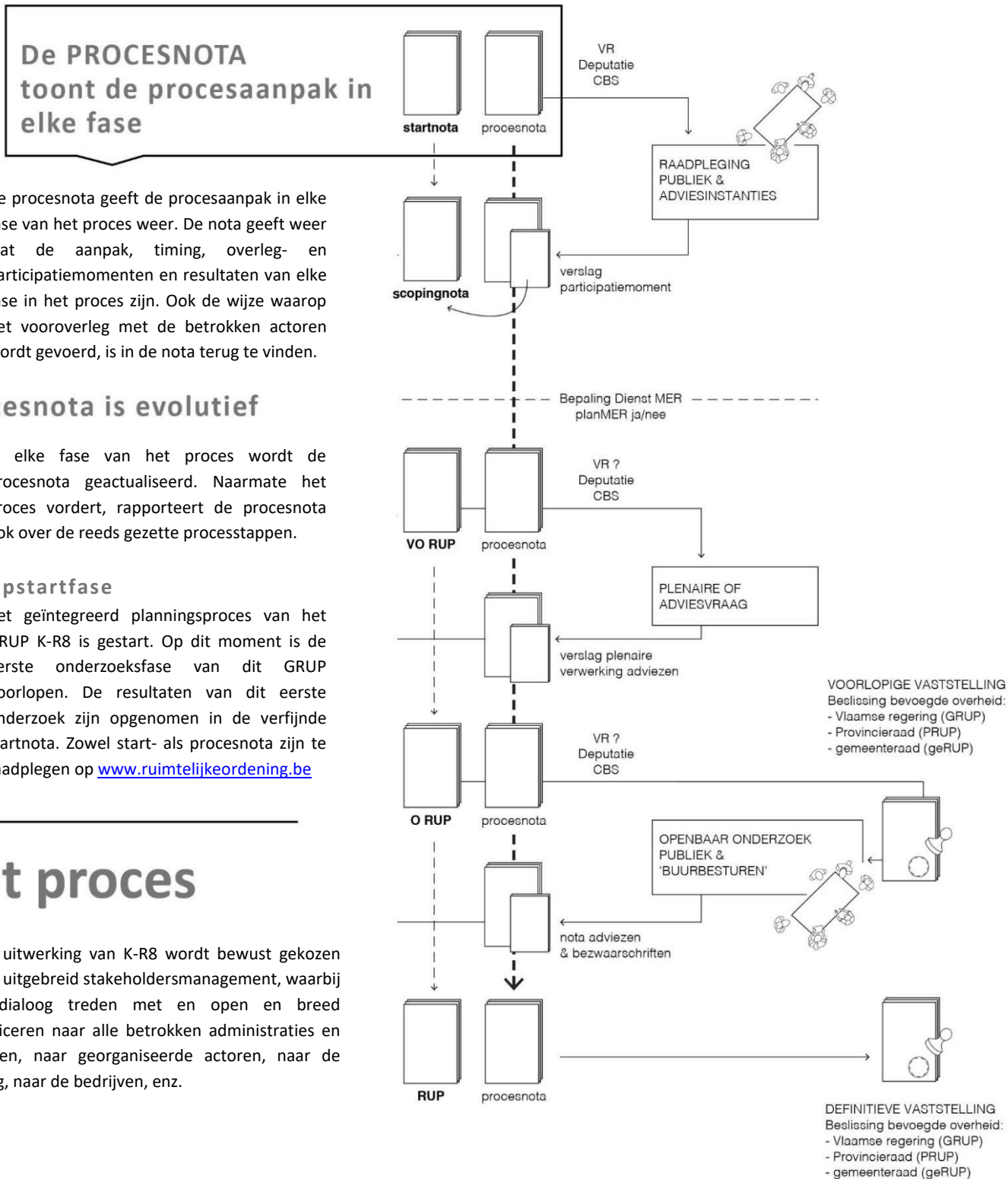
I.f.v. het milieueffectenonderzoek, moet er eerst een scoping uitgevoerd worden, o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin. Tijdens het planvormingsproces wordt de scoping bijgestuurd waar nodig. [Meer weten? hoofdstuk 4. Scoping](#)

Het plan

Voor het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is een geïntegreerde aanpak noodzakelijk: infrastructuur, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen dienen op elkaar te worden afgestemd. Dit gebeurt aan de hand van vier ambities die te realiseren zijn in het plangebied: het multimodaal bereikbaar maken, het slim en kwalitatief verdichten, het realiseren van een verbindende groenstructuur en het geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur.

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?



Het proces

Voor de uitwerking van K-R8 wordt bewust gekozen voor een uitgebreid stakeholdersmanagement, waarbij we in dialoog treden met en open en breed communiceren naar alle betrokken administraties en gemeenten, naar georganiseerde actoren, naar de bevolking, naar de bedrijven, enz.

Inhoud

Verklarende woordenlijst	2
Lijst met afkortingen	5
1 Aanleiding en historiek	7
1.1 Aanleiding	7
1.1.1 De verkeersproblematiek op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.....	8
1.1.2 De noodzaak tot het (bijkomend) inzetten op alternatieve vervoersmodi	9
1.1.3 De noodzaak tot nadenken over de stedelijke ontwikkelingen en functies	9
1.2 Historiek en relevante onderzoeken.....	10
1.2.1 Voorbereidende onderzoeken	10
1.2.3 Andere relevante studies en onderzoeken	13
1.3 Relatie tot relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen	16
1.3.1 Op niveau van Europa, de Eurometropool en op federaal niveau	17
1.3.2 Op Vlaams niveau	18
1.3.3 Op regionaal en lokaal niveau	23
2 Plandoelstelling en -voornemen.....	25
2.1 Centrale doelstelling tot het verhogen van de leefbaarheid.....	26
2.2 Plandoelstellingen.....	27
2.2.1 Het multimodaal bereikbaar maken van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.....	27
2.2.2 Ontwikkelen, verdichten en vrijwaren met multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid als leidende principes	37
2.2.3 Een geïntegreerde aanpak van het verbeteren van de weginfrastructuur	46
2.3 Planvoornemen.....	49
2.3.1 Herbestemmingen in functie van het verhogen van de leefbaarheid.....	49
2.3.2 Herbestemmingen in functie van de inzet op modal shift	50
2.3.3 Herbestemmingen in functie van reconversie en kwalitatieve verdichting	50
2.3.4 Herbestemmingen ivf de realisatie van een verbindende groenstructuur	66
2.3.5 Herbestemmingen ivf het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur	76
2.4 Alternatieven	76
2.4.1 Het nulalternatief	77
2.4.2 Alternatieven in functie van het verhogen van de leefbaarheid	77
2.4.3 Infrastructuurvarianten voor het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur.....	79
2.4.4 Alternatieven op vlak van modal shift.....	102
2.4.5 Alternatieven op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen	106
2.5 Reikwijdte en detailleringsgraad.....	109

3. Plangebied.....	110
3.1 Geografische situering	111
3.2 Bestaande juridische toestand.....	112
3.3 Bestaande feitelijke toestand	115
3.4 Ligging tegenover de netwerken	132
4 Scoping en voorstel methodiek plan-MER	136
4.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen	136
4.2 Relevante disciplines en MER-deskundigen.....	138
4.3 Afbakening studiegebied	139
4.4 Algemene methodologie.....	141
4.4.1 Referentiesituatie(s)	141
4.4.2 Ontwikkelingsscenario's	142
4.4.3 Inzet van modellen	143
4.4.4 Wijze van effectbeoordeling.....	148
4.4.5 Grensoverschrijdende effecten	148
4.4.6 Leemten in de kennis.....	149
4.4.7 Voorstellen tot monitoring.....	149
4.4.8 Eindsynthese en integratie	149
4.4.9 Niet-technische samenvatting.....	149
4.5 Stapsgewijze aanpak van het milieueffectenonderzoek.....	149
4.5.1 Stap 1 - Toetsing aan de centrale plandoelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid	152
4.5.2 Stap 2- Diepgaander milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 1	158
4.5.3 Stap 3 - Uitgebreid milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 2 (werkwijze per discipline)	159
5 Veiligheidsrapportering	181
6 Bijlagen	183
Bijlage 1: Antwoordnota.....	183
Bijlage 2: Tunnelnota.....	183

Verfijnde startnota

Dit document is de verfijnde startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 ('kracht' of 'Kortrijk R8').

De startnota toont de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's (startnota - scopingnota - voorontwerp RUP - ontwerp RUP - RUP) die elkaar opvolgen.

In voorliggend planproces werd de goedgekeurde startnota (Vlaamse Regering 19 juli 2019) nog verder verfijnd vooraleer de volgende stap in het planproces aan te vatten. Bij deze verfijning in voorliggende nota worden de resultaten en input vanuit consultatie verwerkt en de scoping verder uitgewerkt in functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek. De verfijnde startnota zal opnieuw onderworpen worden aan een adviesronde en participatie.

In deze verfijnde startnota is vooral inhoudelijke informatie over het GRUP opgenomen. Voor informatie over het procesverloop en de procesaanpak verwijzen we naar de procesnota die in deze fase samen met de verfijnde startnota raadpleegbaar is.

Contact en info:

Departement Omgeving

www.omgevingvlaanderen.be

Adres: Graaf De Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel

<https://www.ruimtelijkeordering.be/NL/Beleid/Planning/Plannen/Bestemmingsplan/GRUPs>

Verklarende woordenlijst

Afbakening

Afbakening is de precieze aanduiding van gebieden waar een specifiek beleid van toepassing is. De afbakening gebeurt in een afbakeningsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

Alternatief

Een alternatief is een andere manier om de doelstelling(en) van een plan- of projectvoornemen te realiseren.

Bestemming

Een bestemming is een door de overheid voorgenomen landgebruik op een grond. Een bestemming is voorzien in een goedgekeurd plan (bijvoorbeeld gewestplan, ruimtelijk uitvoeringsplan) via stedenbouwkundige voorschriften.

Capaciteit van een weg

Het aantal voertuigeenheden dat een weg binnen een bepaalde tijdsperiode kan verwerken.

Doorgaand verkeer

Verkeer dat geen herkomst of bestemming in het bestudeerde gebied heeft.

Draagkracht van de ruimte

Het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is de vertaling van het begrip duurzame ontwikkeling naar het ruimtelijk beleid toe. Dit wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generaties te hypothekeren.

Effect

Een effect is een gevolg of een verandering in een bepaalde situatie die wordt veroorzaakt door een gebeurtenis of een handeling (bijvoorbeeld de inzet van een alternatief).

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)

Een GRUP is een plan dat opgemaakt wordt door het Vlaamse Gewest en waarin bestemmingswijzigingen in een bestaand gebied (plangebied) worden vastgelegd. Het plan wijzigt of herbevestigt de bestemming en bijhorende voorschriften van bepaalde percelen of gebieden. Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt voor het plangebied onder meer vast welke activiteiten er mogen plaatsvinden, waar er gebouwd mag worden en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies moeten voldoen. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan; Het heeft een verordende, dus verplichtende waarde voor iedereen.

Leefbaarheid

Leefbaarheid is een begrip voor de objectieve en subjectief beleefde kwaliteit van de menselijke leefomgeving. Het begrip wordt verder gedefinieerd in het kader van dit planproces (zie 2.1).

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden alle huidige en toekomstige voordelige en nadelige effecten, die de leden van de maatschappij ondervinden als gevolg van een project of beleidsmaatregel, tegen elkaar afgewogen door ze in monetaire waarden uit te drukken.

Milieueffectenrapport (MER)

In een milieueffectrapport wordt gerapporteerd over de te verwachten milieueffecten van een voorgenomen plan, programma of project: de milieugevolgen voor mensen, planten, dieren, goederen, water, bodem, lucht, monumenten, de natuur en het landschap worden op een wetenschappelijke manier bestudeerd en beschreven. Het MER wordt opgesteld door een team van erkende MER-deskundigen en wordt tijdens en na afwerking inhoudelijk getoetst door het team Mer op zijn kwaliteit. Hierbij gaat het team Mer na of het MER alle noodzakelijke elementen bevat, het onderzoek op een kwalitatieve wijze werd gevoerd en de conclusies duidelijk en navolgbaar zijn.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Deze term dekt meer dan het rapport, en omvat ook het proces van overleg en gefaseerde rapportage.

Modal split

Modal split geeft de verhouding aan van het aantal reizigers per vervoersmiddel.

Modal shift

Modal shift is de hoeveelheid mensen die wijzigt van vervoersmiddel. Het gaat om een mobiliteitsverschuiving van de wagen naar duurzame verplaatsingen zoals fiets en openbaar vervoer.

Ontsluiting

Verkeersinfrastructu(u)r(en) die een gebied aansluiten op de rest van het verkeersnetwerk en het daardoor bereikbaar maken.

Plan-MER

Het rapport waarin de te verwachten milieueffecten van een plan of programma worden bestudeerd en beschreven. Dit rapport wordt opgesteld volgens een wettelijke procedure en in het kader van de decretale eis om voor bepaalde plannen en programma's een milieueffectrapportage uit te voeren.

Reservatiestrook

De reservatiestrook is de zwart gearceerde zone tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, zoals aangeduid op het gewestplan Kortrijk van 4 november 1977. Met dit gewestplan werden dus de gronden binnen deze gearceerde zone gereserveerd voor het sluiten van de ring R8.

Binnen K-R8 wordt onderzocht of het sluiten van de ring R8 op de reservatiestrook wel de beste oplossing is. Dit is dan ook één van de alternatieven die onderzocht wordt, naast het niet-sluiten van de R8, het sluiten naast de E17 of in de bedding van de E17.

Ruimtelijk rendement

Ruimtelijk rendement is de mate waarin het ruimtebeslag gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden. Het genereren van hoger ruimtelijk rendement gebeurt door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit, en dit op de best gelegen plaatsen. De ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken, voorzieningen en infrastructuren gebeurt door bestaande bebouwde ruimtes te transformeren en zo weinig mogelijk door open en onbebouwde ruimte in te nemen.

Ruimtelijk structuurplan

Een ruimtelijk structuurplan is een plan waarin de keuzes met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van een bepaald gebied aangegeven worden, de ruimtelijke potenties worden belicht en waarin richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik worden aangegeven.

Het heeft betrekking op het gehele grondgebied en op alle ruimtebehoevende activiteiten waarvan de ordening aan een respectievelijk bestuursniveau is toevertrouwd. Het beoogt tevens de bevordering van de doeltreffendheid en van de interne samenhang van het ruimtelijk beleid.

Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)

Een openbaar document waarin, van een voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan en van de redelijkerwijze in beschouwing te nemen alternatieven, een wetenschappelijke beoordeling wordt gegeven van de geplande ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe of bestaande inrichtingen en hun omgeving, wanneer de plaats van vestiging ervan of de ontwikkelingen zelf het risico op een zwaar ongeval kunnen vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kunnen maken.

Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)

Het plan wijzigt of herbevestigt de bestemming en bijhorende voorschriften van bepaalde percelen of gebieden. Een ruimtelijk uitvoeringsplan legt voor het plangebied onder meer vast welke activiteiten er mogen plaatsvinden, waar er gebouwd mag worden en aan welke stedenbouwkundige voorschriften constructies moeten voldoen. Een ruimtelijk uitvoeringsplan geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan; Het heeft een verordende, dus verplichtende waarde voor iedereen. Deze plannen komen in de plaats van de gewestplannen, algemene en bijzondere plannen van aanleg. Er zijn ruimtelijke uitvoeringsplannen op gewestelijk (GRUP), provinciaal (PRUP) en gemeentelijk (gRUP) niveau.

Team Mer

Bevoegde administratie voor milieueffectrapportage in Vlaanderen.

Variant

Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.

Verkeerscomplex

Plaats waar verkeersuitwisseling tussen een hoofdweg en een ondergeschikte weg mogelijk is. Een verkeerscomplex bestaat uit af- en opritten naar de hoofdweg.

Lijst met afkortingen

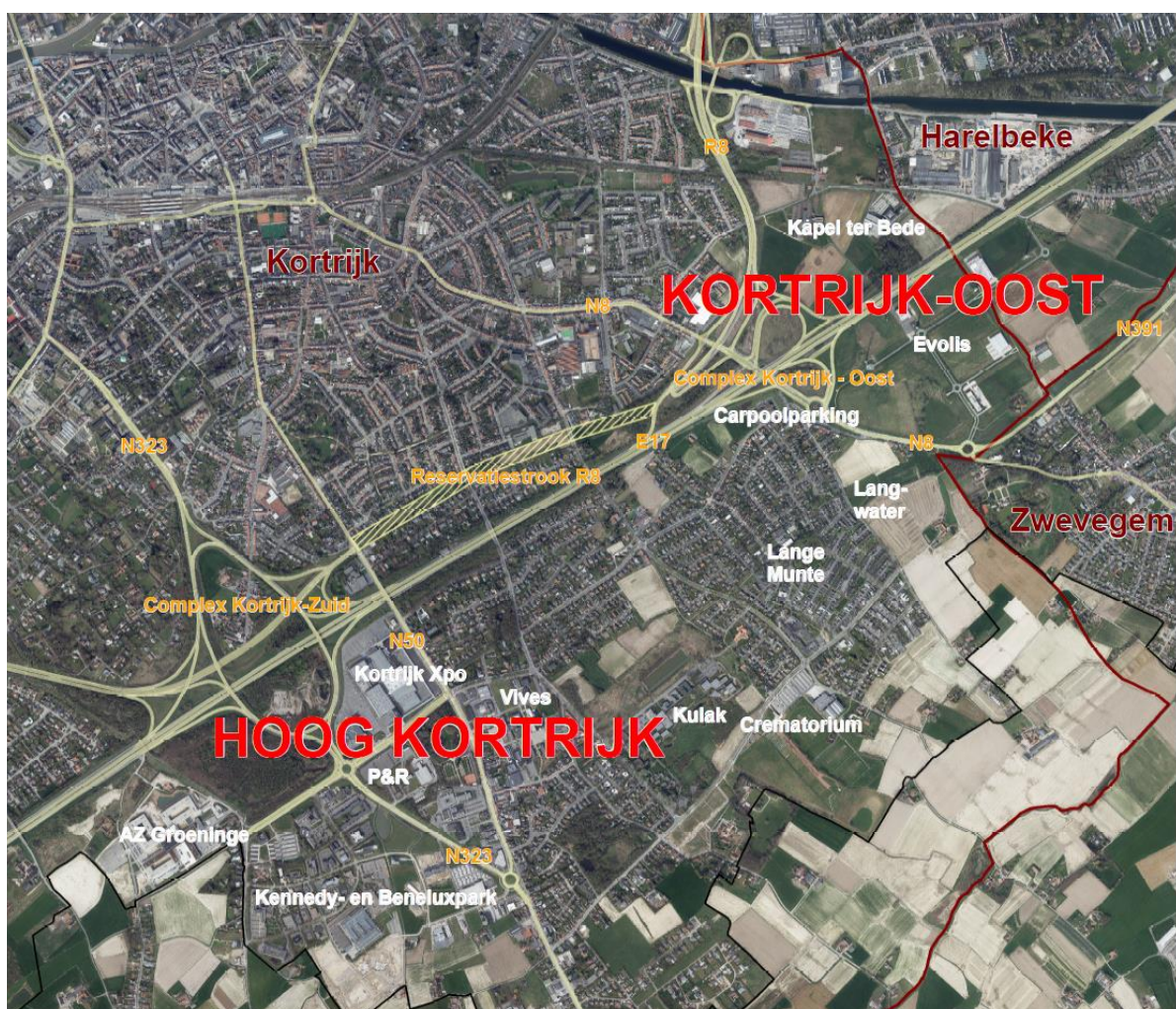
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BRV	Beleidsplan Ruimte Vlaanderen
BVR	Besluit Vlaamse Regering
BWK	Biologische waarderingskaart
EV	Externe Veiligheid
GAW	Gezondheidskundige advieswaarden
GRB	Grootschalig Referentie Bestand of Basiskaart Vlaanderen
GRS	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HOV	Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk)
IBO	Interbestuurlijk Overleg (Zuid-West-Vlaanderen)
KB	Koninklijk Besluit
KBK	Kanaal Bossuit-Kortrijk
KVK	KV Kortrijk (nieuw voetbalstadion en aanvullend programma)
LIS	Landbouw-impactstudie
LPB	Vlaams Luchtbeleidsplan 2030
MB	Ministerieel Besluit
MER	Milieueffectenrapport
MKBA	Maatschappelijke kostenbatenanalyse
OV	Openbaar vervoer
P&R	Park & Ride
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
PRUP	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RSG	Regionaal stedelijk gebied (Kortrijk)
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RVR	Ruimtelijk Veiligheidsrapport

- TEN-T** Trans-European Transport Network
- VCRO** Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
- VEKP** Vlaams Energie- en Klimaatplan
- VEN** Vlaams Ecologisch netwerk
- VMM** Vlaamse milieumaatschappij
- VR** Veiligheidsrapport
- WHO** World Health Organization

1 Aanleiding en historiek

1.1 Aanleiding

Het begrip 'Hoog Kortrijk' slaat op het stadsdeel van Kortrijk ten zuiden van de autosnelweg E17/A14 (Rijssel-Kortrijk-Gent-Antwerpen). Aanvankelijk werd het begrip alleen gebruikt voor de omgeving die aansluit op de Doorniksesteenweg en de verkeerswisselaar Kortrijk-Zuid (ook wel bekend als 'het Ei'). Maar meer recent werd Hoog Kortrijk ook uitgebreid naar het gebied aansluitend bij de verkeerswisselaar Kortrijk-Oost. Voor de duidelijkheid wordt in de verfijnde startnota toch een onderscheid gemaakt tussen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Met Kortrijk-Zuid wordt specifiek de verkeerswisselaar bedoeld.

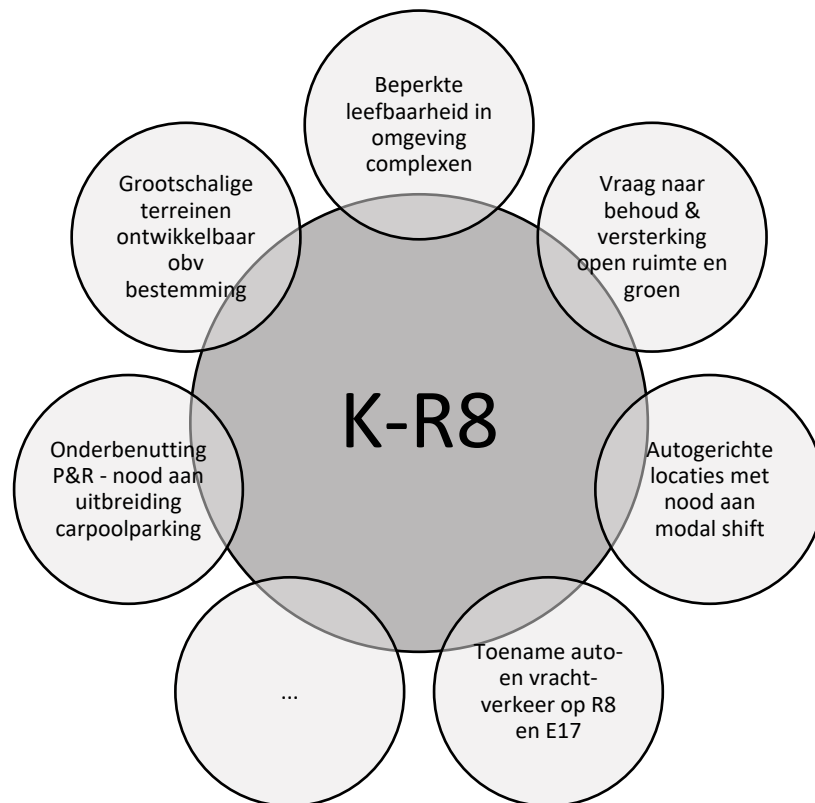


Figuur 1-1: De omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Het auto- en vrachtwagenverkeer op de ring R8, de E17 en de aanliggende verkeerscomplexen is de laatste decennia sterk toegenomen, waardoor de vlotte bereikbaarheid en leefbaarheid van de Kortrijkse regio in het gedrang komt. De aanwezigheid van de bovenlokale weginfrastructuur aan de zuidzijde van Kortrijk heeft tevens een impact op de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten. Naast bestaande grootschalige (regionale) functies (zoals AZ Groeninge, Kortrijk Xpo, KULAK,...) zijn er op Hoog Kortrijk ook nog onbebouwde terreinen die o.b.v. hun bestemming ontwikkeld kunnen

worden. Om Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost leefbaar te houden, is er naast het verbeteren van de weginfrastructuur ook nood om de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden bij te sturen, alsook in te zetten op alternatieve vervoersmiddelen zoals openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit,...

Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost hebben een eigen profiel met specifieke aandachtspunten. Dit wordt o.m. bepaald door de ligging in het stedelijk netwerk, de positionering ten aanzien van het openbaar vervoersnet, de reeds bestaande ruimtelijke functies en voorzieningen, etc. Op basis van het profiel en de reeds aanwezige functies is - ook op regionaal niveau - te bekijken of bepaalde ruimtevragen en functies (zoals bv. grootschalige detailhandel) al dan niet geschikt zijn om er onder te brengen.



Figuur 1-2: Schematische weergave van de aanleiding tot opstart van het proces K-R8

1.1.1 De verkeersproblematiek op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost

De ring R8 rond de stad Kortrijk ontsluit via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost naar de E17/A14. Tussen beide complexen is de R8 niet gesloten waardoor de uitwisseling tussen beide complexen gecombineerd wordt met de op- en afrit van de E17/A14. Tijdens de spitsmomenten veroorzaakt dit congestie en terugslag op de op- en afrit van de E17/A14. De complexen kunnen de verkeersintensiteiten om verschillende redenen niet snel genoeg verwerken en zijn niet afgestemd op de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Ook het noordelijk deel van de R8 is niet volledig gerealiseerd en het complex van Aalbeke (E17/E403) werkt niet optimaal waardoor de beide complexen onnodig belast worden (deze projecten maken geen deel uit van voorliggend planproces maar kunnen er niet los van gezien worden).

Het complex Kortrijk-Oost kent problemen ter hoogte van de uitwisseling N8 x op- en afrit R8 en N8 x op- en afrit E17/A14. Daarnaast zorgen de onderliggende kruispunten op de N8 voor een fileopbouw.

Op de N8 ten noorden van de E17/A14 heeft het lichtengeregeld kruispunt N8 x Hugo Verriestlaan/ Beekstraat de grenswaarde van doorstroming bereikt, wat leidt tot congestie op de N8. Op de N8 ten zuiden van de E17/A14 geraakt het sas tussen de twee rotondes Cowboy Henk (N8 x op- en afrit E17/A14) en Q8 (N8 x N391) niet snel genoeg geleegd waardoor er congestie ontstaat op de N8 en de N391.

Het complex Kortrijk-Zuid is ingericht als een ei waarop meerdere wegen aan- en aftakken. Om te wisselen van richting dient er geweven te worden over verschillende rijstroken op korte afstand. Om deze weefbeweging nog veilig uit te voeren, vertraagt de snelheid van de voertuigen en verliest het complex aan doorstroming. Hierdoor ontstaat er structurele congestie tijdens de spitsmomenten.

De complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kennen een onderlinge wisselwerking en staan in relatie met de verkeerswisselaar Aalbeke (E17/E403) en met het functioneren van de R8 als geheel en de E17.

1.1.2 De noodzaak tot het (bijkomend) inzetten op alternatieve vervoersmodi

Het inzetten op bijkomende infrastructuur voor het wegverkeer voor de aanpak van de verkeersproblematiek is niet alles oplossend. Dit leidt bovendien tot vragen over de ruimtelijke kwaliteit en inpasbaarheid ervan en over de impact op de leefbaarheid van de betrokken stadsdelen. Het openbaar vervoer en de noodzakelijke veilige en hoogwaardige fietsverbindingen vormen één geheel in het ruimtelijk ontwerp van de infrastructuuringrepen. In het planproces wordt een goede bereikbaarheid van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen vooropgesteld. Het bijdragen tot de inzet op alternatieve vervoersmodi (openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer,...) maakt hier deel van uit. Hierbij is ook de relatie te leggen met het op te maken regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Kortrijk.

Een evaluatie van de bestaande parkeervoorzieningen op Hoog Kortrijk met inbegrip van de park & ride aan de President Kennedylaan en de carpoolparking Kortrijk-Oost dringt zich op. Er dient ook nagedacht te worden over (her)nieuw(d)e P&R-infrastructuur en in functie van zuinig ruimtegebruik over plekken voor gezamenlijk parkeren.

1.1.3 De noodzaak tot nadenken over de stedelijke ontwikkelingen en functies

Door de beschikbare ruimte en de sterk autogerichte ligging van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost via de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost vestigden er zich de laatste decennia een aantal grootschalige (regionale) activiteiten op die locaties die wegens ruimtegebrek geen plaats vonden in de Kortrijkse binnenstad. Daarnaast zijn er rond het complex Kortrijk-Oost nog grote onbebouwde terreinen waarvan de bestemmingsplannen bijkomende ontwikkelingen mogelijk maken.

De bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zijn te evalueren en mogelijks (deels) te heroriënteren in afstemming met de optimalisatie van de weginfrastructuur. Hierbij zijn naast het verhogen van de leefbaarheid, ook ruimtelijke principes als duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement in acht te nemen.

Bij de evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen zijn de (bijgestuurde of gewijzigde) programmakeuzes te onderbouwen vanuit een samenhang van elementen, zoals de behoeftes in het stedelijk gebied¹ en de regionale ruimtelijke visie Zuid-West-Vlaanderen en andere beleidsplannen en -visies, maar ook vanuit de kwaliteiten van de plek zelf. Voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn ook steeds de nodige randvoorwaarden te stellen, bv. naar verkeersgeneratie toe.

Tevens is een locatiebeleid te voeren waarin o.m. multimodale ontsluiting en het voorzieningenniveau belangrijke factoren zijn, zowel in functie van verdere ontwikkelings- en verdichtingslocaties, als met betrekking tot het (deels) vrijwaren van minder goed gelegen locaties. Dergelijke oefening gebeurt binnen het planproces K-R8, maar ook binnen de ruimere regio.

1.2 Historiek en relevante onderzoeken

1.2.1 Voorbereidende onderzoeken

Ter voorbereiding van voorliggend planproces werden een aantal onderzoeken ingezet om de doelstellingen en het planvoornemen te formuleren en te onderbouwen.

Volgende nota's en onderzoeken werden opgemaakt of uitgevoerd:

- Scope 'Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost, Kortrijk-Zuid en Aalbeke en aanpakken van de R8 in relatie met de omgeving', februari 2017
- Nota 'Onderzoeksvragen, doelstellingen en uitgangspunten in functie van het verkennend mobiliteitsonderzoek', januari 2017
- Nota over het inzetten op modal shift in K-R8, 15 februari 2018
- Nota ruimtelijk onderzoek tijdens de verkenningsfase van K-R8, februari 2018
- Resultaten workshopweek Hoog Kortrijk, maart 2018
- Nota omtrent het verlengen van het verzorgingsprincipe, 21 juni 2018
- Resultaten workshops Kortrijk-Oost, mei en september 2018
- Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk, Witteveen & Bos + Transport & Mobility (i.o.v. AWV West-Vlaanderen, eindrapport 11 juli 2019)

De voorbereidende onderzoeken werden parallel uitgevoerd en op elkaar afgestemd. Zo is bv. in het ruimtelijk onderzoek rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte-innames en restcapaciteit bij optimalisatie van de weginfrastructuur en werden de verkeerskundig haalbare alternatieven in het mobiliteitsonderzoek gemilderd in functie van positieve effecten op vlak van leefbaarheid, ruimte-innames, alternatieve vervoersmodi,...

Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek

Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (Witteveen & Bos, 11 juli 2019) onderzocht de alternatieven voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid, Kortrijk-Oost en Aalbeke. Er werd hierbij vertrokken vanuit twee hoofdszenario's: zonder de sluiting van de zuidelijke ring R8 rond Kortrijk (tussen de N50 en de N8) en in geval van de sluiting van de zuidelijke ring. Bij beide

¹ De ontwikkelingskansen zijn te kaderen en te onderbouwen vanuit de regionale behoefte. Per onderdeel van het ruimtelijk programma zal, wanneer nodig, rekening worden gehouden met actuele behoefteberekeningen. Hiervoor kan o.m. verwezen worden naar (niet-limitatieve opsomming) de behoefteberekeningen van de provincie, de ruimtemonitoren wonen en ondernemen Zuid-West-Vlaanderen, de kantorenstudie van de stad Kortrijk,...

hoofdscenario's werd rekening gehouden met bestaande en geplande ruimtelijke ontwikkelingen² die een impact kunnen hebben op het proces qua verkeersgeneratie. Voor elk alternatief voor de optimalisatie van de bovenlokale weginfrastructuur werden de verkeerskundige haalbaarheid en de mobiliteitseffecten onderzocht, de ruimte-innames in kaart gebracht en een eerste financiële raming opgemaakt.

In het onderzoek werd uitgegaan van een optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en het complex Stasegem/Harelbeke-Zuid (de paperclip) en van de gerealiseerde trompetaansluiting R8/A19.

In het voorbereidende mobiliteitsonderzoek werd niet uitgegaan van een bepaald percentage aan modal shift, maar van een worst case scenario (verkeerskundig optimum³). Bij het zoeken naar een aanvaardbare mildering werd tevens (beperkt) ingezet op alternatieve vervoerswijzen (bv. verhoogde doorstroming van openbaar vervoer op de gewestwegen) en alternatieve fietsroutes (bv. geen menging van fietsverkeer ter hoogte van een verkeerscomplex). De maatregelen opgenomen in het laatste scenario van de doorrekeningsstudie voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk werden meegenomen als beslist beleid.

Bij het complex Kortrijk-Oost werd ook nagedacht over een variant met fietsers op dit complex, maar ook over een variant zonder fietsers op dit complex. Bij de laatste variant werd gezocht naar een alternatieve fietsroute die ook meegenomen werd in de scenario's.

Daarnaast werd ook gezocht naar mogelijke verkeerskundige maatregelen voorafgaand aan en in afwachting van de definitieve optimalisaties van de verkeerscomplexen die de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kunnen verbeteren⁴. Uit het onderzoek kwamen echter geen mogelijke versnelde verkeerskundige ingrepen op korte termijn naar boven, die met een beperkt budget konden worden uitgevoerd.

Verkenning inzake het inzetten op modal shift

Eén van de conclusies van de voorbereidende onderzoeken is dat er nood is aan het bijkomend inzetten op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift). Het planproces K-R8 moet bijdragen tot een modal shift, met als boodschap dat het voorzien van bijkomende infrastructuur voor het wegverkeer niet alles oplossend is. Zowel in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (weliswaar beperkt) als in het voorbereidend ruimtelijk onderzoek werd dit complementair bekeken.

Verder onderzoek is o.m. vereist met betrekking tot de doorstroom- en verliestijden voor het openbaar vervoer ter hoogte van de verkeerscomplexen, het voorzien van mogelijke vrije bus- of fietsstroken op de N50 en N8, het bekijken van het openbaar vervoer aan beide zijden van de N8, fietsrelaties doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, realiseren van veilige fietsverbindingen langs de bovenlokale weginfrastructuur, verkeersveilige kruispunten voor fietsers ter hoogte van de

² Zie bijlage V 'nota ruimtelijke ontwikkelingen' bij het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, waarin een overzicht gegeven wordt van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur. Een aantal van deze ontwikkelingen betreft beslist beleid, een aantal andere projecten worden meegenomen volgens de meest waarschijnlijke realisatie.

³ Hierbij is geen rekening gehouden met het feit dat er ook verplaatsingen kunnen gebeuren met duurzame modi. Ook is de doorstroming voor wagens geoptimaliseerd zodat congestie vermeden wordt.

⁴ Het zijn kleinere, snel uitvoerbare ingrepen die zowel betrekking kunnen hebben op harde infrastructuur als op alternatieve vervoermodi (openbaar vervoer en fiets). De versnelde ingrepen kunnen blijvend zijn (indien ze niet bijdragen aan de eindoplossing) of een meerwaarde betekenen in afwachting van de (op lange termijn) definitieve optimalisatie.

bovenlokale weginfrastructuur (barrièrewerking), evaluatie en opwaardering van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost,...

Vorbereidend ruimtelijk en ontwerpnd onderzoek

Parallel en in afstemming met het vorbereidend mobiliteitsonderzoek vonden in het voorjaar en in september 2018 een aantal workshops plaats⁵, waarin ontwerpnd en ruimtelijk onderzoek werd verricht op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De workshops werden ingericht door de stad Kortrijk, de intercommunale Leiedal en vanuit het strategisch project RECOVER+.

In het ruimtelijk onderzoek vormde het niet-gevalideerde masterplan Hoog Kortrijk van 2012 de vertrekbasis. Naast het masterplan Hoog Kortrijk werden ook de inrichtings- en masterplannen op Kortrijk-Oost geëvalueerd (masterplan Langwater, inrichtingsplan Evolis, inrichtingsplan Kapel ter Bede, masterplan Sportcampus Lange Munte, aanpak woonuitbreidingsgebieden Lange Munte,...). In het masterplan Hoog Kortrijk werd een toekomstvisie uitgewerkt in relatie tot de stad Kortrijk en de ruimere regio. Het doel van deze toekomstvisie was de opmaak van een “future proof” plan, dat Hoog Kortrijk omvormt tot een coherent stadsdeel en het beter verbindt met de andere stadsdelen, met ruimte voor duurzame mobiliteit en de opwaardering van de leef- en belevingskwaliteit.

Voortbouwend op de krijtlijnen van het masterplan Hoog Kortrijk van 2012, werkt de stad Kortrijk in samenwerking met de intercommunale Leiedal en in nauw overleg met het Departement Omgeving en het planteam K-R8, momenteel verder aan een actualisatie van het masterplan voor Hoog Kortrijk/Kortrijk-Oost. Dit masterplan moet de ruimtelijke beleidsdoelstellingen, zoals opgenomen in voorliggende verfijnde startnota (zie 2.3.3 en 2.3.4), verder vertalen in een toekomstig ruimtelijk programma. Een aantal van deze ruimtelijke beleidskeuzes voor sites op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn ook opgenomen in het Strategisch Meerjarenplan van de stad Kortrijk.

Doelstelling is om te komen tot een geactualiseerd masterplan, goedgekeurd door het College van Burgemeester en Schepenen van Kortrijk (voorzien in het voorjaar van 2021) en gedragen door het planteam K-R8.

⁵ In het participatietraject in het najaar van 2017 werden 5 thema's bevroagd omtrent het luik 'Omgeving', m.n. het 'beter benutten van de ruimte', 'levendige plekken', 'verbinding van plekken', 'hinderaspecten' en 'ruimte voor groen', die worden meegenomen in het verdere onderzoek.



Figuur 1-3: Visualisatie van de ambities voor Hoog Kortrijk vanuit het ontwerp onderzoek

In het ruimtelijk en ontwerp onderzoek wordt ingezet op een mobiliteitsverschuiving. Bij verdichting wordt gestreefd naar goede locaties met potenties voor openbaar vervoer en fiets. Op andere locaties wordt gekozen om de ontwikkelingen te beperken of niet (verder) te ontwikkelen. Bij (nieuwe) ontwikkelingen is maximaal aandacht te besteden aan de modal shift.

De mobiliteitsverschuiving houdt ook in dat er wordt nagedacht over het beperken van autoverkeer en parkeerplaatsen (bv. verplicht meervoudig gebruik van parkeerplaatsen). De potenties voor openbaar vervoer en fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer, etc. worden nader bekeken en er wordt nagedacht over het ontwikkelen van multimodale knopen met bijhorende voorzieningen (o.m. evaluatie van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost).

1.2.3 Andere relevante studies en onderzoeken

Tabel 1-1: Studies en onderzoeken relevant in het kader van voorliggend planproces

Mobiliteit en infrastructuur	
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interfluviumstudie: Analyse en aanbevelingen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het Interfluvium mobiliteit tussen Leie en Schelde (provincie West-Vlaanderen, 2012) ▪ Overzichtsbundel Regio Kortrijk, Prioritaire weginfrastructuurwerken op regionaal niveau, versie juni 2008, maart 2012 en september 2013 (Leiedal-RESOC Zuid-West-Vlaanderen) ▪ Interlokaal vrachtroutenetwerk regio Kortrijk, Leiedal, december 2013

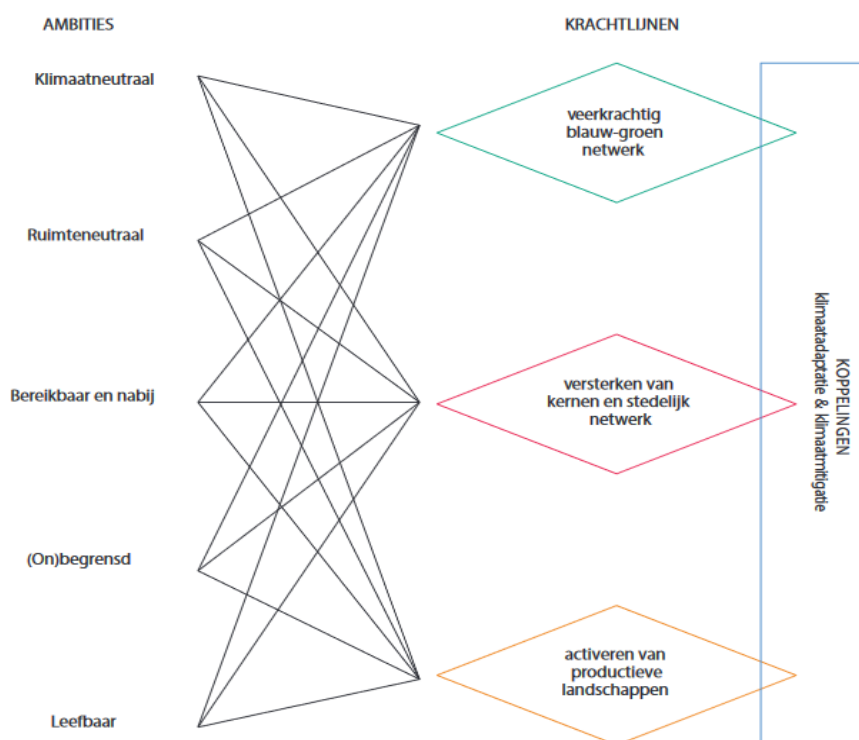
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapport expertopdracht mobiliteit regio Kortrijk (18/05/2015, Vectris i.o.v. Ruimte Vlaanderen) ▪ Enquête déplacements 2016, samenvattend verslag juni 2018, Vlaams grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik ▪ Nota van het Agentschap van de Eurometropool betreffende het reflectieproces van de regio Kortrijk over mobiliteit (insteek en bijdrage aan de vervoerregio Kortrijk), 13 mei 2020
Ring rond Kortrijk (R8) - Kortrijk Oost - Kortrijk Noord - Kortrijk West	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ontwerp visienota R8 Ring stedelijk gebied Kortrijk, 22/07/2010 (AWV/MOW) ▪ Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem, Conceptstreefbeeld, 08/09/2010 (Grontmij) ▪ Presentatie onderzoeksvragen Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost & R8 (Leiedal, werkgroep 28/06/2012) ▪ Streefbeeldstudie Kortrijk Oost – Stasegem, Synthesenota studie- en ontwerptraject, Grontmij Belgium nv, 1 december 2015 ▪ Mobiliteits- en verkeersstudie N8 te Kortrijk (Bissegem) en Wevelgem, januari 2015 ▪ N395a en b (R8) aansluiting met N395c en d, kruispunt Ringlaan Noordlaan te Kuurne/Kortrijk, (project van AWV – doortrekking van de R8), september 2009 ▪ Project-MER – Uitbouw en definitieve inrichting van het knooppunt tussen de A19 en de R8 te Kortrijk en Wevelgem
Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, Conceptnota (fase 1 september 2005) ▪ Mobiliteitsplan Hoog Kortrijk, Uitwerking deelaspecten (fase 2 december 2008) ▪ Rapportage microsimulatie Hoog Kortrijk, december 2012 (Mint i.o.v. stad Kortrijk) ▪ Mobiliteitseffectenrapport woonproject Langwater Kortrijk ▪ Mobiliteitseffectenrapport woonproject Schaapsdreef Kortrijk ▪ Mobiliteitseffectenrapport BARCO ▪ Startnota ontsluiting bedrijventerrein Zwevegem Losschaert, Infrastructuur, ruimte en verkeer, versie 5, 08/08/2016
Knooppuntontwikkeling en alternatieve vervoersmodi	
Vervoerregio Kortrijk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Documenten in kader van het nieuwe OV-plan 2021 ▪ Oriëntatienota voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan
Multimodale overstappunten / mobipunten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carpoolparkings West-Vlaanderen (MOW/BMV West-Vlaanderen), april 2014 ▪ Onderzoek mobipunten + vervoer op maat in de regio Zuid-West-Vlaanderen, Leiedal ikv Share North+
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Openbaar vervoersplan 2021 (inclusief vervoer op maat) ▪ Onderzoeksrapport Visie regio Kortrijk & openbaar vervoer, september 2015 (strategisch project REKOVER) ▪ Maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) en microsimulatie voor een hoogwaardig openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk (V.V.M. De Lijn)
Fiets	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan fiets voor het Leie-Schelde interfluvium (Arcadis i.o.v. provincie West-Vlaanderen, 2014) ▪ Masterplan Fiets ten Noorden van de Leie (Arcadis i.o.v. provincie West-Vlaanderen, 2018) ▪ Fietsers in de voorrang (Mint i.o.v. Fietsberaad, 22 september 2017) ▪ Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, provincie West-Vlaanderen ▪ Wijzigingen Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk i.f.v. het Masterplan Fiets Leie-Schelde

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actieplan Kortrijk fietst + Fietsrouteplan Kortrijk 2018 ▪ Recreatief fietsnetwerk Leiestreek
Ruimtelijke plannen en studies	
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Behoefteberekeningen van de provincie West-Vlaanderen m.b.t. ondernemen ▪ Behoefteberekeningen van de provincie West-Vlaanderen m.b.t. wonen
Ruimtelijke studies regio Zuid-West-Vlaanderen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde (intercommunale Leiedal, juli 2018) ▪ Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen, eindrapport april 2015 (strategisch rapport REKOVER) ▪ Eindrapport ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen, december 2015 (strategisch project REKOVER) ▪ Onderzoek watergebonden bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen, eindrapport oktober 2017) + wisselwerking met ENES en herstructurering watergebonden bedrijvigheid ▪ Eindrapport ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen, december 2015 (strategisch project REKOVER) ▪ Regionale visie woonuitbreidingsgebieden (ontwerprapporten per gemeente, mei 2016, ikv strategisch project REKOVER) ▪ Onderzoek intergemeentelijke beleidsplanning Zuid-West-Vlaanderen, Leiedal (Pilotproject BRV)
Master- en inrichtingsplannen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan Hoog Kortrijk 2012 (Leiedal i.o.v. de stad Kortrijk) + eindrapport januari 2013 (niet-gevalideerd) ▪ Masterplan Langwater: Kortrijk Langwater, presentatiebundel Charrette, 19/11/2010-03/12/2010 ▪ Inrichtingsplan Evolis en Zwevegem Losschaert ▪ Inrichtingsplan Kapel Ter Bede - Littoral, maart 2009 (Leiedal) ▪ Actualisatie van het Masterplan Hoog Kortrijk (lopende) ▪ Masterplan Kapel ter Bede en Littoral, ORG Permanent Modernity i.o.v. Koramic (lopende) ▪ Inrichtingsstudie Vlasakker 2020 (in opmaak)
KV Kortrijk en aanvullend programma	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ontwerpend onderzoek en masterplan locatie kop van Evolis (eindpresentatie BRUT & B-architecten i.s.m. Mint & Idea Consult), 2018-2019 ▪ Locatieonderzoek (Arcadis i.o.v. de intercommunale Leiedal), eindrapport 29 september 2020 ▪ Mobiliteitsonderzoek locatie kop van Evolis (Mint i.o.v. de stad Kortrijk), voorjaar-zomer 2020
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in opmaak	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RUP Kortrijk Walle (fase opmaak scopingnota) ▪ RUP Lange Munte - Beeklaan (fase ontwerp-RUP) ▪ RUP Lange Munte - Bad Godesberglaan (opstartfase, stilgelegd): workshop eind 2019 ▪ RUP 't Hoge (fase startnota) ▪ RUP nieuw voetbalstadion KV Kortrijk en aanvullend programma (opstartfase)
Lokale studies	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantorenstudie stad Kortrijk en regio Zuid-West-Vlaanderen (JLL en City D i.o.v. de stad Kortrijk en intercommunale Leiedal) (lopende) ▪ Mobiliteitsplan Kortrijk (in opmaak) ▪ Woonplan stad Kortrijk (in opmaak) ▪ Beleidsplan ruimte stad Kortrijk (in opmaak) met daarin o.m. een ruimtelijk beleidskader voor Hoog Kortrijk

1.3 Relatie tot relevante beleidsplannen en beleidsbeslissingen

Op 19 juli 2019 sloot de Vlaamse regering de **interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen** af met de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal als vertegenwoordiger van de 13 steden en gemeenten in de regio. Met deze overeenkomst wordt een doorstart gegeven aan een aantal regionale acties in de regio Zuid-West-Vlaanderen, waaronder het de geïntegreerde aanpak van het planproces K-R8.

Tevens wordt in de overeenkomst de afspraak gemaakt om bij de uitvoering van de regionale acties de 'Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde' te hanteren als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten en voor de uitvoering van regionale en lokale acties. Het is een strategisch kader voor ruimtelijke ontwikkelingen met drie ruimtelijke krachtlijnen binnen het kader van klimaat als motor voor nieuwe ontwikkelingen: het kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroen netwerk, het versterken van kernen en stedelijk netwerk en het activeren van productieve landschappen.



Figuur 1-4: Ambities en ruimtelijke krachtlijnen uit de Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde

In de regiovisie Zuid-West-Vlaanderen zijn Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost benoemd als regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk. Deze regionale ontwikkelingspolen bevatten reeds belangrijke grootschalige bovenlokale functies. Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de ontwikkelingspolen potenties bieden om bijkomende, grootschalige programma's op te nemen, die niet inasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus complementair met het kernversterkend beleid kunnen zijn. Het concentreren van deze grootschalige programma's binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen moet het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegengaan en zo ook de open ruimte vrijwaren.

Binnen deze polen dient ook aandacht te worden besteed aan de ruimtelijke kwaliteit. Het moeten levendige plekken worden door de nodige ruimte te voorzien voor ondersteunende diensten en faciliteiten. Elke ontwikkelingspool verdient ook een “groene voet” als tegengewicht voor de grootschalige ontwikkelingen.



Figuur 1-5: Regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (Ruimtelijke visie voor Regio van Leie en Schelde)

Ook volgende beleidsplannen en beleidsbeslissingen zijn relevant in het kader van voorliggend planproces:

1.3.1 Op niveau van Europa, de Eurometropool en op federaal niveau

Klimaatakkoord van Parijs van 2015, als basis voor het internationale en nationale klimaatbeleid voor de komende decennia.

De Eurometropool is een Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS) die 14 Franse, Waalse en Vlaamse partners verenigt: 2 Staten, 3 Régio's/Gewesten, 3 Departementen en Provincies en 5 intercommunales. De strategie voor de periode 2014-2020 van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik draait rond 3 prioritaire thema's (socio-economische ontplooiing, mobiliteit en blauw-groene netwerken), welke na 2020 verder worden verdiept richting duurzaamheid, innovatie en solidariteit. Hiernaast werden binnen de Eurometropool reeds een aantal relevante beslissingen voor dit planproces genomen, waaronder:

- Goedkeuring op 29 maart 2019 van de kaderbeslissing betreffende het strategische engagement van de Eurometropool voor de bescherming van de luchtkwaliteit in het grensoverschrijdende leefgebied.
- Beslissing van 5 december 2019 van de partners van de Eurometropool over het aanbevelingskader duurzame grensoverschrijdende mobiliteit.

- Protocol van 16 september 2020 betreffende de organisatie van het gecoördineerde beheer van grensoverschrijdende luchtvervuiling op grondgebied van de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik.
- Op 19 november 2018 werden twee intentieverklaringen inzake mobiliteit ondertekend die de bereidheid van de Franse en Belgische regering, maar ook van de Région Hauts de France, Wallonië en Vlaanderen, de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik en West-Vlaanderen/Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale weerspiegelen om beter samen te werken op vlak van grensoverschrijdende verplaatsingen.

In 2019 keurde de Métropole Européenne de Lille (MEL) haar structuurplan inzake transportinfrastructuur (Schéma directeur des infrastructures de transport 2035 - SDIT) goed.

1.3.2 Op Vlaams niveau

1.3.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) (1997 en herzieningen) is een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sinds 1997 van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid. Het structuurplan stelt dat we de resterende open ruimte maximaal moeten beschermen en de steden herwaarderen zodat zij aangename plekken worden om te leven.

In het RSV is het regionaalstedelijk gebied Kortrijk geselecteerd met delen van de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem. De regio Kortrijk bestaat uit de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk, Waregem en Roeselare.

Als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen versterkt het RSV de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk, de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk en de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet. Binnen het grensoverschrijdende samenwerkingsverband zijn uitspraken te formuleren over de ruimtelijke structuur en ontwikkelingsprojecten. In dit gebied moeten de ruimtelijke ontwikkelingen uitdrukkelijk in functie van hun grensoverschrijdend karakter worden bekeken.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling wordt in het RSV als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generaties te hypothekeren. Duurzame mobiliteit past binnen de uitgangshouding van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij worden de economische, sociale en ecologische componenten geïntegreerd benaderd.

Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt (zie figuur 2-12), gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven. De A14 Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen (E17) is geselecteerd als hoofdweg en maakt deel uit van het TEN 'Trans-European Networks' (Europese netwerk van transportassen). De A19 van het

klaverblad A17/A19 tot de R8 en de R8-noord van N19 (Kortrijk-West) tot de aansluiting 2 A14 (Kortrijk-Oost) zijn geselecteerd als primaire wegen II. Het zuidwestelijke deel van de R8 betreft een secundaire weg I. Voor het zuidelijke (niet-gesloten deel) van de ring is geen categorisering aangegeven.

1.3.2.2 De afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk

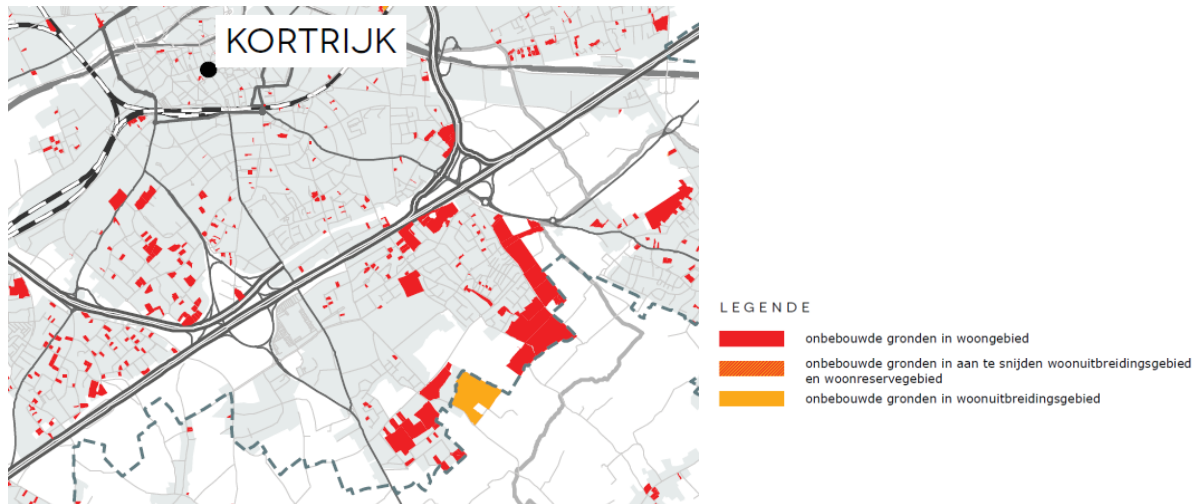
Op 20 januari 2006 wordt het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Kortrijk' definitief vastgesteld. In het afbakeningsproces voorzag men de stedelijke structuur voor grootschalige en unieke stedelijke functies te versterken door deze functies te bundelen in de binnenstad van Kortrijk en op Hoog Kortrijk. Beide stadsdelen zouden complementair worden ontwikkeld. Functies die niet kunnen ingepast worden in de binnenstad (zoals het nieuwe ziekenhuis), zouden een plaats krijgen in Hoog Kortrijk. Een hoogwaardige openbaar vervoers- en fietsverbinding werd noodzakelijk geacht. De stedelijke potenties van Hoog Kortrijk zouden worden benut ter hoogte van het complex Kortrijk-Zuid (E17/R8) voor stedelijke functies en grootschalige kleinhandel, en ter hoogte van het complex Kortrijk-Oost voor regionale bedrijvigheid. Het stedelijk gebied kreeg bijkomende mogelijkheden voor woningbouw. De bestaande structuur met verzorgende kernen kon grotendeels instaan voor de 'normale' demografische ontwikkeling. Daarbovenop kregen o.m. de binnenstad (binnen de R8) en Hoog Kortrijk een extra taak. Grootschalige bedrijventerreinen op nieuwe locaties en nieuwe kantoorlocaties werden bij het afbakeningsproces niet voorzien. Bijkomende bedrijventerreinen werden gekoppeld aan bestaande terreinen gelegen aan infrastructuren van stedelijk niveau (R8 en E17).

Het planproces K-R8 omvat een evaluatie van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Zo is een herziening van de deelplannen 6 en 7j van het gewestelijk RUP noodzakelijk voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost, maar zijn ook delen van de deelplannen 3b en 7i opgenomen in het plangebied.

Vanuit het RSV heeft het ruimtelijk beleid ingezet op de realisatie van een kwalitatief aanbodbeleid. Dit gebeurde onder andere via het principe van de gedeconcentreerde bundeling, de uitwerking van een kernenhierarchie door de provincies en het nastreven van een aanbodbeleid in kernen en steden. Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied werd echter te weinig rekening gehouden met de mobiliteitseffecten van sommige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en kwamen de mobiliteitsaspecten (in het bijzonder het openbaar vervoer) weinig aan bod.

Met het oog op het voeren van een aanbodbeleid werd de demografische groei overschat en potenties op vlak van verdichting onderschat, waardoor er een te groot juridisch woonaanbod is in Zuid-West-Vlaanderen. De ruimtemonitor wonen (2015) geeft aan dat de regio wordt gekenmerkt door een zeer groot overaanbod aan juridisch bestemde percelen voor woningbouw (meerfactor 4,1) en er ruimschoots voldoende aanbod is om te voldoen aan de behoefte tot 2030 (zonder rekening te houden met potenties op vlak van leegstand, verdichting, reconversie en woonuitbreidingsgebieden). In de ruimtemonitor ondernemen (2015) is opgenomen dat er tot 2022 voldoende juridisch bestemd aanbod voor ruimte om te ondernemen in de regio, rekening houdende met het bestemd en te activeren aanbod en de lopende planningsprocessen die leiden tot effectieve bijkomende bestemmingen voor zowel grote, middelgrote als kleinere bedrijven (zoals Menen-Wervik en Blauwpoort). In het kader van het aansnijden van het reservepakket bedrijvigheid uit RSV werd

vastgesteld dat de subregio Kortrijk geen tekorten kent: met de lopende planinitiatieven (o.a. Menen-Wervik) is er voldoende theoretisch aanbod tot 2027.



Figuur 1-6: Juridisch aanbod wonen regio Zuid-West-Vlaanderen (Ruimtemonitor wonen, eind 2014)

1.3.2.3 Andere beslissingen op Vlaams niveau

De Vlaamse Regering kiest eind 2006 voor **Evolis als TOP-project**, waarbij het bedrijventerrein fungeert als referentie voor de aanleg, inrichting en het beheer van bedrijventerreinen in Vlaanderen.

Stadscontract tussen de Vlaamse Regering en de stad Kortrijk 2007-2012, met specifiek gedeelte rond het project 'Hoog Kortrijk' in functie van een optimale integratie van de site van het ziekenhuis AZ Groeninge en het optimaliseren van de Kortrijkse Noord-Zuidverbinding.

In het kader van de bijkomende oproep strategische projecten van 2012 met als thema 'stadsregio's' keurde Vlaams minister Philippe Muyters het **strategisch project RECOVER** (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer) goed. Binnen RECOVER werd o.m. een vernieuwde openbaar vervoersvisie voor de regio opgemaakt, waarop bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (en in het bijzonder regionale, stedelijke functies) geënt worden.

In het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 is opgenomen het openbaar vervoersaanbod te versterken door o.m. de **verbinding Kortrijk Station - Hoog Kortrijk** te onderzoeken. Hiervoor is een MKBA bij de V.V.M. De Lijn uitgevoerd.

Eind 2015 keurde Vlaams minister van Omgeving Joke Schauvliege de aanvraag voor het **strategisch project RECOVER+** goed (subsidieperiode 1 maart 2016 - 1 maart 2019), met o.m. als ruimtelijke deelprojecten Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Vanuit de projectcoördinatie wordt o.m. bijgedragen aan het ontwerpend onderzoek en de coördinatie en uitvoering inzake communicatie en participatie tijdens de voorbereidende fase van voorliggend proces.

Op 8 september 2017 neemt de Vlaamse Regering de **startbeslissing voor het complex project 'Opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va-schepen'**.

Op 20 juli 2018 keurde de Vlaamse Regering de **strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen** goed. De Vlaamse Regering formuleert in het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om de ruimte van Vlaanderen te transformeren. De strategische visie schetst de strategische krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen voor de komende decennia en zal samen met een set van beleidskaders het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen vormen dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal vervangen. De strategische visie vormt op dit moment dus geen rechtsgrond voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Vlaams Minister van Omgeving Joke Schauvliege keurde eind 2018 het nieuw **strategisch project Contrei** goed, met o.m. als deelacties de regionale ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Het Vlaams Parlement keurde op 3 april 2019 het **decreet Basisbereikbaarheid** goed. Met dat decreet wordt voor het openbaar vervoer overgestapt van het concept van basismobiliteit naar het concept van basisbereikbaarheid: van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer.

Op 7 juni 2019 keurde de Vlaamse Regering het **geluidsactieplan voor belangrijke wegen 2019-2023** goed. Dit actieplan kadert in de uitvoering van de Europese richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. De richtlijn omgevingslawaai heeft tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai. De richtlijn is van toepassing op belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, belangrijke luchthavens en agglomeraties. In het geluidsactieplan 2019-2023 worden de aanbevelingen van de WHO (2018) enkel opgenomen als een streefdoel voor de lange termijn⁶.

Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse regering de **startnota van het gewestelijk RUP K-R8** goed. Met voorliggende nota wordt dit document verfijnd.

Op 25 oktober 2019 heeft de Vlaamse Regering het **Vlaams Luchtbeleidsplan 2030** (LBP) definitief goedgekeurd. Dit plan bevat maatregelen om de luchtverontreiniging in Vlaanderen aan te pakken en zo de impact van luchtverontreiniging op onze gezondheid en het leefmilieu verder te verminderen. Het plan bevat ook de specifieke doelstelling rond infrastructuurwerken en verkeersgenererende projecten, zoals het verminderen van de impact van grote infrastructuren in en rond stedelijke gebieden, en het evalueren tijdens het vergunningsproces van de impact van plannen en projecten met het oog op het behalen van klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen.

De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het **Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030** (VEKP) definitief goed. Het beleid in Vlaanderen zet in op zowel mitigatie (tegengaan of beperken van klimaatverandering door de broeikasgasuitstoot te verminderen), als adaptatie (aanpassing van

⁶ Dit zijn dus geen vastgelegde normen. De in het geluidsactieplan voorgestelde maatregelen zijn erop gericht om prioritaire problemen eerst aan te pakken, zoals die blijken op grond van overschrijding van de plandrempel van 70 dB Lden en enkele andere criteria die werden bepaald voor het opmaken van de knelpuntenlijst. In het geluidsactieplan wordt onder § 8.2 erkend dat in situaties beneden deze plandrempel ook geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's bestaan. Naarmate de meest prioritaire knelpunten zijn gesaneerd (zie p. 30 van het overwegingsdocument horende bij het geluidsactieplan), zal in de toekomst ook budgettaire ruimte vrijkomen om andere knelpunten te saneren, de plandrempel te verlagen en zo dichter naar de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO toe te werken.

natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van klimaatverandering) van klimaatverandering.

Het Vlaamse Luchtbeleidsplan en Energie- en Klimaatplan omvatten tevens de doelstelling tot realiseren van een daling van het aantal gereden voertuigkilometers met 15% (t.o.v. 2015) voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens voor heel Vlaanderen tegen 2030 ⁷.

De Vlaamse Regering keurde op 20 december 2020 de **Vlaamse Klimaatstrategie 2050** goed. Hiermee werd beslist dat elk gewest een eigen strategie zal op stellen, die vervolgens zal samengevoegd en geïntegreerd worden in een Belgische strategie. De Vlaamse klimaatstrategie omvat 4 belangrijke onderdelen: een streefdoel voor Vlaanderen tegen 2050, een beschrijving van een toekomstbeeld voor de verschillende sectoren, een beschrijving van de manier waarop we met de toekomstige gevolgen van klimaatverandering zullen omgaan, en een beschrijving van de randvoorwaarden voor een geslaagde transitie.

In het **Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)** en in de **Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (2019-2024)** zijn verhoogde investeringsambities inzake mobiliteit opgenomen, die zich vertalen door de concrete aanduiding van belangrijke investeringsprojecten voor de volgende regeerperiode (naast al deze die al vervat zijn in het GIP (Geïntegreerd Investeringsprogramma)). Het ruimtelijk planningsproces K-R8 wordt hierbij vermeld als één van de grote investeringsprojecten op Vlaams niveau.

Er wordt prioriteit gegeven aan investeringen in fietsinfrastructuur, openbaar vervoer, de doorstroming op het hoofdwegennet en missing links. De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Er is te streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speed pedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen.

In de **Beleidsnota Omgeving (2019-2024)** wordt ingezet op een projectgedreven geïntegreerde uitvoering. De ervaring leert dat het bij investeringen met belangrijke impact op de omgeving, zoals grootschalige infrastructuur, nodig is een bredere integrale benadering te hanteren zodat samen met de geplande investering ook de omgevingskwaliteit verbetert. Dergelijke geïntegreerde gebiedsontwikkeling is de motor voor ruimtelijke transformatie. Er wordt daarom werk gemaakt van gezamenlijke gebiedsprogramma's, hand in hand met grootschalige infrastructuur- of landschappelijke projecten, die hiervoor een hefboom vormen. Bij de grote infrastructuurprojecten, zoals K-R8 horen dan ook begeleidende omgevingsprogramma's. Er wordt maximaal open ruimte gevrijwaard. De robuuste natuur-, bos- en valleigebieden die de ruggengraat vormen van een ruimer, functioneel groenblauw netwerk worden versterkt. Het 'landschapsaspect' wordt structureel verankerd in de aanpak van de Vlaamse Overheid om omgevingsuitdagingen sectoroverschrijdend op

⁷ Het aantal gereden voertuigkilometers neemt jaarlijks toe, zowel voor personenwagens als vrachtwagens. In een business as usual (BAU)-scenario is er voor vrachtwagens een grotere groei dan in het beleids (BEL)-scenario uit het VEKP en LBP. Zonder beleidsmaatregelen zal de toename van het aantal gereden voertuigkilometers door vrachtwagens dus hoger zijn dan 14%.

te lossen en om de omgevingskwaliteit te versterken. ‘Landschap’ wordt binnen de Vlaamse Overheid transversaal en geïntegreerd benaderd. In de Beleidsnota Omgeving is tevens de doelstelling opgenomen tot het realiseren van 10.000 ha bijkomend bos, waarvan 4.000 tijdens deze regeerperiode.

1.3.3 Op regionaal en lokaal niveau

Het **Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen** (PRS) (2002 en herzieningen) scheidt de voorwaarden en mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te ontwikkelen. Thans worden stappen gezet in functie van de opmaak van een provinciaal ruimtelijk beleidsplan.

Het PRS geeft aan dat het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen structurend is op Vlaams niveau. De rol van het stedelijk netwerk regio Kortrijk ligt voornamelijk in de industriële ontwikkelingen en in de distributiefunctie. Wonen, werken en voorzieningen worden in eerste instantie gebundeld naar de stedelijke gebieden. De industriële activiteiten en de distributiefunctie worden geënt op de lijninfrastructuur ter hoogte van stedelijke gebieden en op locaties met bimodale ontsluitingsmogelijkheden.

Het plangebied K-R8 is gelegen in de deelruimte ‘Leieruimte’, met als bepalende elementen de Leie als multifunctionele drager, de wegeninfrastructuur als economische drager, de stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten van ontwikkeling (ondersteund door Wervik en Wielsbeke op vlak van bedrijvigheid), en open-ruimteverbindingen als groene longen in de Leieband. Het op- en afritcomplexen van hoofdwegen (E17-A17) ter hoogte van het stedelijk gebied zijn (potentiële) knooppunten voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen. Zowel voor industriële, hoogwaardige als andere specifieke bedrijvigheid zijn er ontwikkelingen mogelijk. Het secundaire wegennet is gericht op versterkte ontsluiting.

Het stedelijk gebied Kortrijk wordt als knooppunt voor ontwikkeling ondersteund. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden. Ook "groen in de stad" is van belang, omwille van de woon- en toeristisch-recreatieve kwaliteiten, zoals de versterking van beekvalleien in het stedelijke gebied.

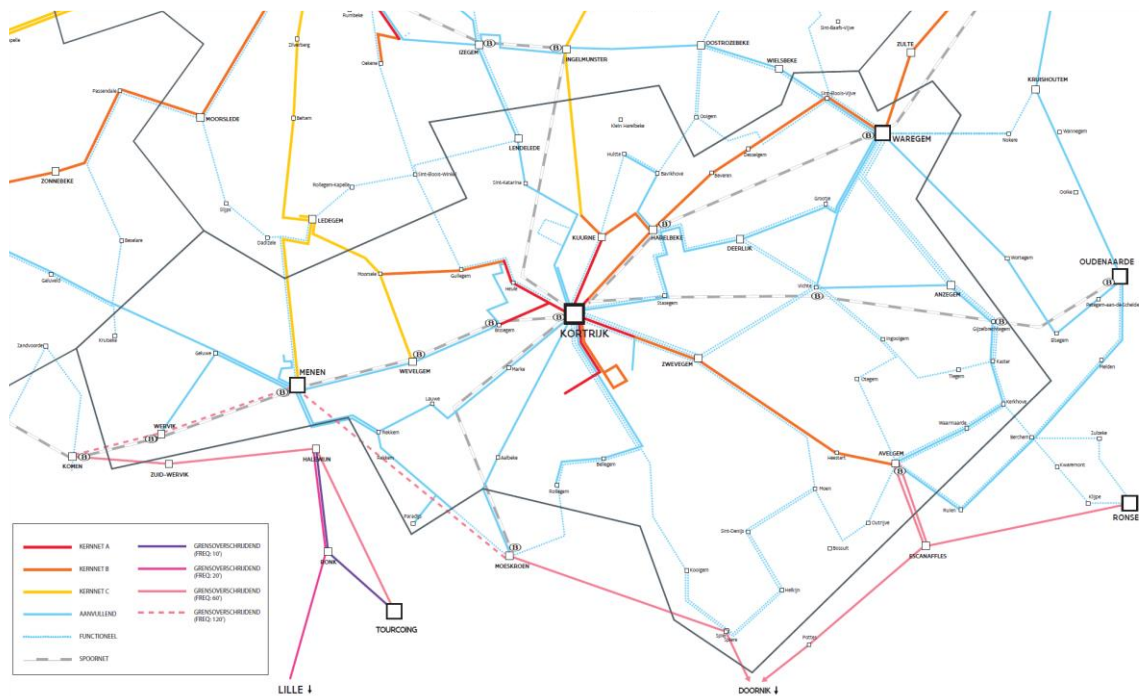
Tijdens het traject van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (november 2014 - mei 2015) werd vanuit de **gebiedsgerichte werkgroep ‘stedelijke regio Kortrijk’** de quick-win ‘Hoog Kortrijk - erkenning als complex project - afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele uitdagingen’ geformuleerd. In tussentijd is gekozen voor de geïntegreerde GRUP-procedure (zie procesnota, 2.3.1).

Respectievelijk in 2014 en 2018 werden het **Masterplan Fiets Leie-Schelde** en het Masterplan Fiets ten noorden van de Leie opgemaakt door de provincie West-Vlaanderen. Naast onderzoek naar de optimalisatie van het fietsnetwerk in de regio, worden ook flankerende maatregelen uitgewerkt om het fietsen te bevorderen.

In het voorjaar van 2018 onderschreven de 13 steden en gemeenten in de regio Zuid-West-Vlaanderen de **‘Ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde’** (zie bovenaan 1.3). Dit werd in 2019 verankerd in de interbestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Zuid-West-Vlaanderen.

Op 18 oktober 2013 ondertekenden de 13 steden en gemeenten uit de regio Zuid-West-Vlaanderen het **'Burgemeestersconvenant voor een klimaatneutrale regio'**. Dit beleidskader heeft als doel het lokaal energie- en klimaatbeleid te versterken.

Op 29 mei 2020 keurde de vervoerregiraad Kortrijk het **Openbaar Vervoersplan 2021** (inclusief vervoer op maat) principieel goed en op 4 december 2020 werd dit plan definitief goedgekeurd door de vervoerregiraad.



Figuur 1-7: Goedgekeurd OV-plan 2021 vervoerregio Kortrijk: kernnet en aanvullend net weekdag spits

Daarnaast zijn ook de **gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen** en **gemeentelijke mobiliteitsplannen** van de betrokken steden en gemeenten van belang.

2 Plandoelstelling en -voornemen

De doelstelling voor de opmaak van dit GRUP is het verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en dit conform de doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen worden geïntegreerd aangepakt en op elkaar afgestemd met aandacht voor de leefbaarheid. Een **geïntegreerde visie** moet de basis vormen voor het GRUP. Deze visie omvat volgende onderdelen:

- Het verhogen van de leefbaarheid als overkoepelende doelstelling
- Het inzetten op alternatieve vervoersmodi (modal shift)
- Het evalueren en mogelijks (deels) bijsturen en/of beperken van de (stedelijke) ontwikkelingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden
- Het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost in relatie tot het functioneren van de R8 als geheel en de E17



Figuur 2-1: Schematische voorstelling van de plandoelstellingen K-R8

Met als overkoepelende doelstelling het verhogen van de leefbaarheid en voortbouwend op de actualisatie van het masterplan Hoog Kortrijk (zie 1.2.1), worden voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost **4 doelstellingen of ambities** geformuleerd:

1. Het multimodaal bereikbaar maken (modal shift)
2. Het slim en kwalitatief verdichten
3. Het realiseren van een verbindende groenstructuur
4. Het geïntegreerd aanpakken van de weginfrastructuur

In deze verfijnde startnota zijn de plandoelstellingen verder uitgewerkt en geconcretiseerd. De plandoelstellingen vormen de ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Elk van deze plandoelstellingen of ambities worden in de volgende rubrieken verder geconcretiseerd aan de hand van een aantal ruimtelijke principes op basis waarvan binnen het planproces ruimtelijke keuzes (zullen) worden gemaakt. Deze principes vormen samen een ruimtelijk afwegingskader op basis

waarvan een onderbouwde keuze kan worden gemaakt om terreinen (anders) te ontwikkelen, verdichten, vrijwaren, etc.

2.1 Centrale doelstelling tot het verhogen van de leefbaarheid

De overkoepelende plandoelstelling van het GRUP betreft het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De leefbaarheid is zowel te verhogen ter hoogte van en tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, als bij de ruimtelijke ontwikkelingen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost die in het plangebied zijn opgenomen.

Om de leefbaarheid te verhogen wordt gesleuteld aan een aantal parameters. Zo wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi, wordt de weginfrastructuur verbeterd en worden de ruimtelijke ontwikkelingen geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd (zie figuur 2-1).

Het begrip leefbaarheid

Leefbaarheid omvat verschillende facetten, zoals verkeersleefbaarheid en -veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van de leefomgeving, belevingswaarde, ecologische, economische, sociale leefbaarheid,...

Gezien de veelheid aan facetten is de leefbaarheid in haar totaliteit te bekijken en dient een evenwicht te worden gezocht, waarbij de nodige afwegingen zijn te maken. De ruime interpretatie van het begrip leefbaarheid betekent echter geen verlaging van het ambitieniveau (zie verder).

Gezien leefbaarheid een breed begrip is dat door iedereen anders geïnterpreteerd wordt, wordt in het kader van het milieu- en alternatievenonderzoek het begrip concreet gemaakt door te vertrekken van een geïntegreerde benadering volgens het 3P-principe (zie 4.5.1).

Ambitieniveau tot verhogen van de leefbaarheid

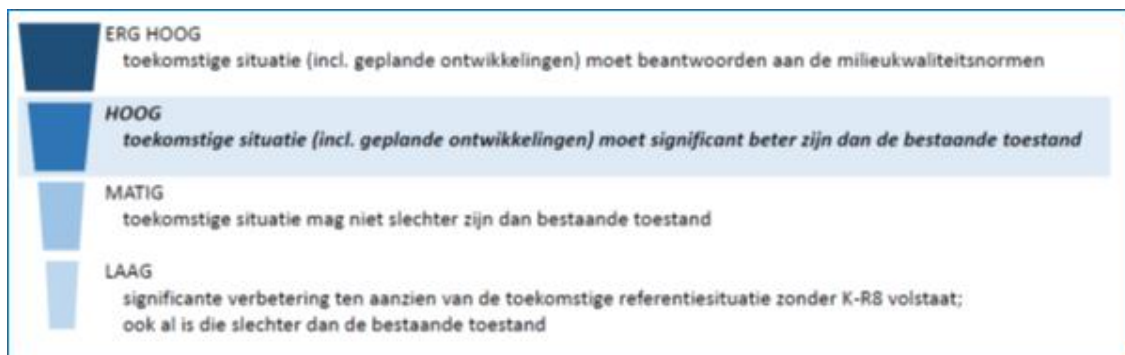
Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt het verbeteren van de leefbaarheid nog meer naar voor geschoven als centrale doelstelling van het planproces. Daarom wordt de subtitel van het GRUP gewijzigd van *“Verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en de leefbaarheid van de omgeving”* naar *“Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost”*. De doelstelling tot het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost blijft behouden, doch is samen met de inzet op modal shift, de evaluatie en bijsturing van ruimtelijke ontwikkelingen en het realiseren van de verbindende groenstructuur, slechts één van de sleutels om tot een verhoogde leefbaarheid (in al haar facetten) in deze omgeving te komen.

Het verhogen van de leefbaarheid omvat o.m. het beperken van hinderaspecten zoals geluid, luchtverontreiniging, visuele hinder, barrièrewerking, sluipverkeer, etc., het verhogen van de verkeersleefbaarheid door het beperken van de verkeerskundige impact op het omliggende bebouwde weefsel en het verhogen van de omgevingskwaliteit en een duurzaam ruimtegebruik bij bestaande en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (zie art. 1.1.4. uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening). Ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten worden gelijktijdig tegen elkaar afgewogen, rekening houdende met de ruimtelijke draagkracht, de gevolgen voor het leefmilieu en de culturele, economische, esthetische en sociale gevolgen.

Het verhogen van de leefbaarheid wordt zowel beoogd voor de publieke, als de private ruimte. In het bijzonder wordt aandacht besteed aan de leefbaarheid van de woonwijken aan weerszijden van de E17 en langs de reservatiestrook voor het sluiten van de ring tussen de N50 en N8 (in geval de R8 er gesloten wordt).

Het planteam wenst inzake het verhogen van de leefbaarheid een hoog ambitieniveau aan te houden, waarbij de toekomstige situatie (inclusief de geplande ontwikkelingen) globaal significant beter is dan de bestaande toestand.

Er wordt niet geopteerd voor een 'erg hoog' ambitieniveau tot op het niveau van de WHO gezondheidsnormen, gezien dit in deze stedelijke omgeving niet als realistisch kan worden beschouwd. Zo is er sprake van een overschrijding van de zgn. gezondheidskundige advieswaarden (GAW) in heel de agglomeratie van Kortrijk (zie punt 3.3, laatste paragraaf). Er is evenwel steeds te voldoen aan de milieukwaliteitsnormen volgens VLAREM.



Figuur 2-2: Ambitieniveau inzake het verhogen van de leefbaarheid in het planproces K-R8

Het verbeteren van de leefbaarheid vormt ook het vertrekpunt in het milieueffectenonderzoek (zie 4.5.1). Zo zal in het plan-MER in een eerste stap een toetsing op vlak van leefbaarheid worden uitgevoerd en is ook te bekijken welke milderende maatregelen er noodzakelijk zijn.

Een belangrijk aspect in het kader van het verhogen van de leefbaarheid is tevens de bijdrage vanuit het planproces tot een daling van het aantal gereden kilometers in functie van het halen van de doelstellingen uit het Vlaams Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan.

2.2 Plandoelstellingen

2.2.1 Het multimodaal bereikbaar maken van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

In de afgelopen decennia werd de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ontwikkeld omwille van de optimale autobereikbaarheid. Doelstelling is om niet nog meer in te zetten op auto-gerichte locaties, maar om deze omgeving in de toekomst optimaal bereikbaar te houden. Hiervoor is het noodzakelijk in te zetten op een multimodale bereikbaarheid en een mobiliteitsverschuiving. Het inzetten op alternatieve vervoersmiddelen (modal shift) is een gezamenlijk engagement, dat zowel vanuit de hogere als de lokale besturen opgenomen wordt.

In het planproces is te streven naar een maximaal potentieel aan alternatieve vervoersmodi, zoals openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, collectief vervoer, ... in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Initiatieven en ontwikkelingen voor modal shift zijn alle kansen te geven en zo weinig mogelijk te hypothekeren. In functie hiervan zijn structurele en punctuele infrastructurele ingrepen nodig voor het openbaar vervoer en de fietsers, zodat men zich op een veilige en vlotte manier duurzaam kan verplaatsen. De fiets krijgt hierbij een duidelijke en prominente rol. Ook flankerende maatregelen en sensibilisering maken hier deel van uit.

Indicatoren modal shift

Het onderzoek K-R8 wordt uitgevoerd volgens een iteratief proces, waarbij de uitgangspunten telkens worden bijgestuurd o.b.v. de resultaten van de vorige onderzoeksrunde (zie procesnota, 2.2.1). Zo wordt gesleuteld aan de verschillende deelaspecten binnen het GRUP, m.n. het verbeteren van de weginfrastructuur, de inzet op modal shift en de evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen, die op deze manier optimaal op elkaar worden afgestemd.

In de eerste onderzoeksrunde wordt de modal shift op een strategisch niveau bekeken, en wordt dus gewerkt met indicatoren/parameters. Hiervoor worden volgende indicatoren gehanteerd:

Tabel 2-1: Indicatoren modal shift

Wie	Iedereen van of naar gebied, volwassenen en kinderen (zowel herkomst als bestemming)
Toers of verplaatsingen	Verplaatsingen (↔ toers zijn verschillende verplaatsingen naeen, bv. eerst fiets en dan trein)
Gebied	Afbakening gebied met invloedssfeer modal shift (zie figuur 2-3))
Duurzame modi	Volwassen passagiers worden als duurzaam beschouwd (de chauffeur en de kinderen die meerijden dus niet)
Motief verplaatsing	Alle (+ woon-werkverkeer afzonderlijk)
Tijdstip	Etmaal gemiddelde werkdag (bv. geen weekenduitstapjes)

De indicatoren m.b.t. de modal shift die in het planproces K-R8 worden gehanteerd zijn niet te gebruiken voor de aftoetsing aan de doelstellingen uit het Vlaams Luchtbeleidsplan en Vlaams Energie- en Klimaatplan. In deze laatste plannen zijn alle passagiers (zowel volwassenen als kinderen) als niet-duurzaam meegenomen. Beide aftoetsingen zullen nodig zijn in het kader van het planproces.

Tabel 2-2: Indicatoren modal shift (milieubeleidsplannen)

Wie	Iedereen van of naar gebied, volwassenen en kinderen (zowel herkomst als bestemming)
Toers of verplaatsingen	Verplaatsingen (↔ toers zijn verschillende verplaatsingen naeen, bv. eerst fiets en dan trein)
Gebied	Afbakening gebied met invloedssfeer modal shift (zie figuur 2-3)
Duurzame modi	Te voet, fiets, openbaar vervoer. Passagiers (volwassenen en kinderen) worden als niet-duurzaam beschouwd.
Motief verplaatsing	Alle (+ woon-werkverkeer afzonderlijk)
Tijdstip	Etmaal gemiddelde werkdag

Ambitieniveau modal shift in het GRUP

In het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024) is de doelstelling van het behalen van een aandeel van 40% duurzame modi voor de vervoerregio Kortrijk opgenomen⁸. Het planproces K-R8 draagt bij tot deze doelstelling, maar vanuit het planproces alleen zal de vooropgestelde 40% in de vervoerregio Kortrijk niet gehaald worden. Andere processen, maatregelen, ed. dienen hiertoe bij te dragen.

Het planteam K-R8 opteert voor een ambitieuze, doch realistische modal shift. De vraag naar realisme kadert ook vanuit het gegeven dat op basis van het te behalen percentage duurzame modi er in het onderzoek zal worden gemodelleerd en de infrastructuur zal worden gedimensioneerd. Een hogere modal split zorgt voor compactere infrastructuurwerken, maar moet evenwel realistisch blijven.

Om zicht te krijgen op de te leveren inspanningen in functie van de vooropgestelde ambitieuze doch realistische modal shift en dus in functie van het bepalen van het ambitieniveau modal shift in het planproces K-R8 werd door het studie bureau Mint voor de stad Kortrijk de huidige modal split uit het Regionaal Verkeersmodel (RVM) gehaald. Er werd gekozen voor het RVM en niet het Stadsmodel van Kortrijk gezien:

- De cijfers in het RVM recenter zijn (basisjaar 2017 ↔ Stadsmodel Kortrijk van 2013)
- In het Stadsmodel van Kortrijk kinderen niet afzonderlijk worden genomen
- Bij de voorziene update van het Stadsmodel van Kortrijk het RVM als basis zal worden gebruikt⁹ (wat gebruikt zal worden voor de doorrekeningen in het verdere onderzoek van K-R8)

Rekening houdende met de indicatoren modal shift (zie hoger) waarbij volwassen passagiers als duurzaam worden beschouwd, heeft de stad Kortrijk op basis van het RVM een huidige modal split met een aandeel van 36,7% duurzame modi (23,5% duurzame modi + 13,2% volwassen passagiers).

Tabel 2-3: Modal split volgens het Regionaal Verkeersmodel: alle verplaatsingen van en naar Kortrijk volgens procentuele verdeling

Procentuele verdeling over motieven en modi naar verplaatsingen - Herkomst of bestemming gemeente KORTRIJK						
Aandeel	%Bestuurder	%Passagier	%Trein	%BTM	%Fiets	%TeVoet
Werk	69,4	6,9	7,3	2,6	12,2	1,6
Zakelijk	88,8	7,4	0,9	0,3	1,6	0,8
Educatie	37,2	13,1	16,3	13,4	17,3	2,7
Winkel	58,5	20,3	0,4	2,6	7,6	10,5
Shop	57,7	25,1	0,7	3,4	6,7	6,4
Recreatie	51,6	24,6	1,3	1,7	12,2	8,6

⁸ "De focus van het investeringsbeleid ligt op het woon-werk- en woon-schoolverkeer. We streven naar een ambitieuze modal shift. Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. (...) Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstelligen."

⁹ Na update van het Stadsmodel van Kortrijk, waarbij ook het nieuwe OV-plan 2021 is opgenomen in het model, zal opnieuw de modal split uit het geüpdate Stadsmodel worden gehaald. De resultaten hiervan zullen opgenomen worden in de scopingnota K-R8.

Procentuele verdeling over motieven en modi naar verplaatsingen - Herkomst of bestemming gemeente KORTRIJK						
Overige	75,9	13,7	0,8	0,7	4,4	4,5
Totaal Volwassenen	66,0	14,4	3,4	2,3	8,9	4,9
K.School	0,0	23,8	6,2	24,6	35,5	9,9
K.Winkel	0,0	73,4	0,0	0,0	6,4	20,2
K.Overige	0,0	61,7	4,6	2,2	20,9	10,6
Totaal Kinderen	0,0	33,1	5,7	19,3	31,7	10,3
Totaal Volwassenen + kinderen	60,6	15,9	3,6	3,7	10,8	5,4

Tabel 2-4: Modal split volgens het Regionaal Verkeersmodel: alle verplaatsingen van en naar Kortrijk volgens de absolute verdeling

Absolute verdeling over motieven en modi naar verplaatsingen - Herkomst of bestemming gemeente KORTRIJK							
Aantal	Bestuurder	Passagier	Trein	BTM	Fiets	TeVoet	Totaal
Werk	76.429	7.615	7.999	2.915	13.486	1.730	110.174
Zakelijk	30.145	2.524	313	117	555	275	33.928
Educatie	5.579	1.958	2.448	2.015	2.599	400	15.000
Winkel	33.513	11.652	239	1.462	4.373	6.029	57.268
Shop	9.091	3.960	115	532	1.061	1.005	15.763
Recreatie	31.721	15.081	791	1.043	7.493	5.300	61.429
Overige	54.779	9.913	600	508	3.158	3.238	72.197
Totaal Volwassenen	241.257	52.703	12.505	8.591	32.726	17.976	365.759
K.School	-	5.940	1.551	6.138	8.854	2.457	24.940
K.Winkel	-	581	-	-	51	160	792
K.Overige	-	4.273	319	152	1.446	732	6.922
Totaal Kinderen	-	10.795	1.870	6.290	10.351	3.349	32.654
Totaal Volwassenen + kinderen	241.257	63.498	14.375	14.881	43.077	21.325	398.413

Bij het bepalen van het ambitieniveau inzake modal shift binnen het GRUP K-R8 is een afweging gemaakt tussen de ligging in het stedelijk gebied versus de autogerichtheid van de regionale polen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Binnen het plangebied liggen er kernnetlijnen, aanvullend netlijnen en functionele lijnen die in de spits Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost optimaal ontsluiten met een hoge frequentie. Gezien de ligging in het stedelijk gebied en bij het centrum van Kortrijk, de aanwezigheid van een kernnet A-lijnen en fiets snelwegen is een aandeel van minder dan 40% (zie Vlaams regeerakkoord) duurzame modi niet te verantwoorden. Er wordt hierbij tevens ook uitgegaan van de mogelijke potenties om de N8 fietsvriendelijker te maken en het inzetten op alternatieve fietsrelaties en routes.

Ook wordt rekening gehouden met de indicatoren modal shift (zie hoger) die zullen worden gehanteerd, waarbij ook volwassen passagiers als duurzaam worden beschouwd. Het beschouwen van een verplaatsing met volwassen passagiers als duurzaam verlaagt enigszins de ambitie.

Op basis van het bovenstaande wordt binnen het planproces K-R8 geopteerd voor een ambitieniveau dat hoger is dan het aandeel 40% duurzame modi uit het Vlaams regeerakkoord.

Het concreet percentage duurzame vervoersmiddelen dat is te behalen binnen het planproces zal worden bepaald in afstemming met de vervoerregiowerking Kortrijk. Voor zover haalbaar vanuit de timing binnen de vervoerregio Kortrijk wordt binnen het planproces K-R8 vooropgesteld om het exacte percentage duurzame modi op te nemen in de scopingnota (zie procesnota, 2.3.4).

Een hoger percentage dan 40% duurzame modi is gezien de ligging in het stedelijk gebied in elk geval een vereiste als compensatie voor de meer landelijke gebieden in de vervoerregio, zodat de 40% doelstelling voor de ganse vervoerregio Kortrijk uit het Vlaamse Regeerakkoord kan worden behaald. Het werken met een concreet cijfer in het planproces K-R8 is noodzakelijk als werkhypothese in het verdere onderzoek en als basis voor o.m. de modelberekeningen en het dimensioneren van de infrastructuur.

In het verdere proces is ook na te gaan in welke mate de Coronacrisis een blijvende impact heeft op het autowegennet en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. In deze periode werd telewerken gepromoot en bleken wandelen en (elektrisch) fietsen aan terrein te winnen, vaak ten koste van het openbaar vervoer. Het is dan ook van belang dit verder op te volgen en mee te nemen in het onderzoek van K-R8. Ook op dit vlak wordt afgestemd met de aanpak binnen de vervoerregio Kortrijk.

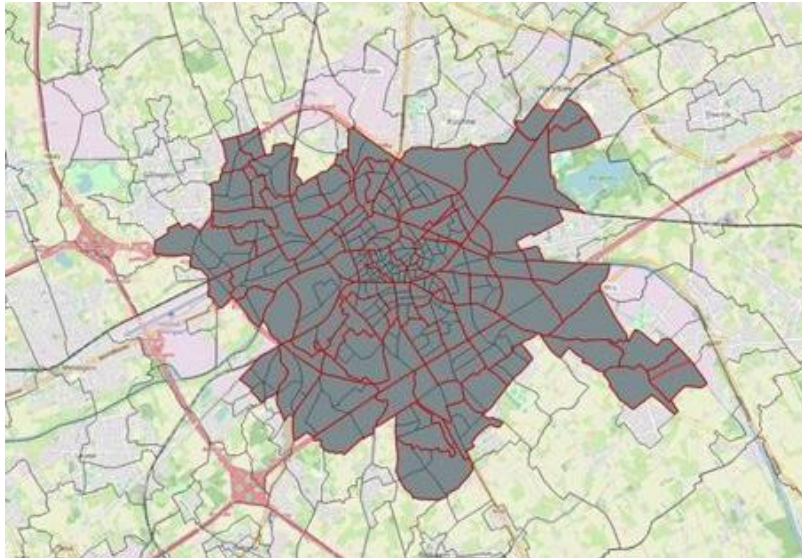
Afbakening van het gebied met invloedssfeer modal shift vanuit het GRUP

In het kader van het verdere onderzoek is het gebied afgebakend waarvan verwacht wordt dat het op vlak van modal split wordt beïnvloed vanuit het planproces K-R8. Vanuit K-R8 gebeuren er enkel maatregelen en ingrepen binnen het plangebied, en dus niet binnen het ruimere gebied dat op vlak van modal shift wordt beïnvloed.

Bij de afbakening van het gebied met invloedssfeer op vlak van modal shift vanuit het planproces K-R8 is rekening gehouden met:

- de isochroon 15-20 minuten fietsen vanaf het station van Kortrijk (aan 15km/u)
- de isochroon 15 minuten met openbaar vervoer vanaf het station van Kortrijk
- het nieuwe openbaar vervoerplan 2021, zoals definitief goedgekeurd op de vervoerregioraad Kortrijk dd. 4 december 2020 (dit zorgde voor een zuidoostelijke uitbreiding)

Binnen het gebied dat vanuit K-R8 wordt beïnvloed, zullen in het verdere onderzoek alle verplaatsingen met herkomst of bestemming in dit gebied op max. 60% auto worden gezet: dit betreft het verkeer binnen het gebied zelf en het verkeer dat toekomt en vertrekt in/uit het gebied. Er wordt geen rekening gehouden met doorgaand verkeer.



Figuur 2-3: Afbakening van het gebied met invloedssfeer op vlak van modal shift vanuit het GRUP K-R8

Concrete doelstellingen modal shift binnen het planproces

Uit het verdere onderzoek moet blijken welke concrete operationele ingrepen en maatregelen er genomen moeten worden in functie van de realisatie van de plandoelstelling tot bijkomende inzet op alternatieve vervoersmodi. Dit is te combineren met maatregelen en initiatieven vanuit parallelle processen (zoals de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk, de modal shift nagestreefd in het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk, ...).

Volgende doelstellingen worden in elk geval beoogd in het planproces:

Het realiseren van een regionaal mobipunt op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Vanuit de gewenste toekomstplannen zoals de HOV vanaf het station van Kortrijk en de aanwezige en toekomstige ontwikkelingen heeft Hoog Kortrijk potenties van een regionaal knooppunt. Een verdere ontwikkeling van Kortrijk-Oost zorgt voor eenzelfde potentie.

Bij de exacte locatiebepaling van het vervoersknooppunt is o.m. rekening te houden met de ligging t.o.v. het stadscentrum, de connectie met de (H)OV, de mogelijkheid tot dubbelgebruik parkeren, de rechtstreekse ontsluiting vanaf het hoger wegennet, de noodzaak tot bijkomende wegenaanleg, een link met een functionele fietsroute, etc. Er wordt afgestemd met het in opmaak zijnde regionaal mobiliteitsplan van de vervoerregio Kortrijk, waarin de regionale mobipunten worden bepaald.

In het kader van de vervoerregiowerking is voor de opmaak van het openbaar vervoersplan 2021 en de punten voor vervoer op maat vertrokken vanuit een netwerklogica (plaats in het netwerk). Naast de plaats in het netwerk zijn de mobipunten ook telkens te koppelen aan de ruimtelijke ontwikkelingen (zie 2.2.2).

De uitbouw van multimodale knooppunten op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met daaraan gekoppelde voorzieningen, omvat tevens de evaluatie van de park & ride parking op Hoog Kortrijk, met als focus

het bereikbaar maken van het centrum van de stad, en de bestaande carpoolparking Kortrijk-Oost, als ontmoetingsplek voor mensen die deze (langere) verplaatsing wensen te maken (weg van de stad) (zie 2.4.4).

Creëren van ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen

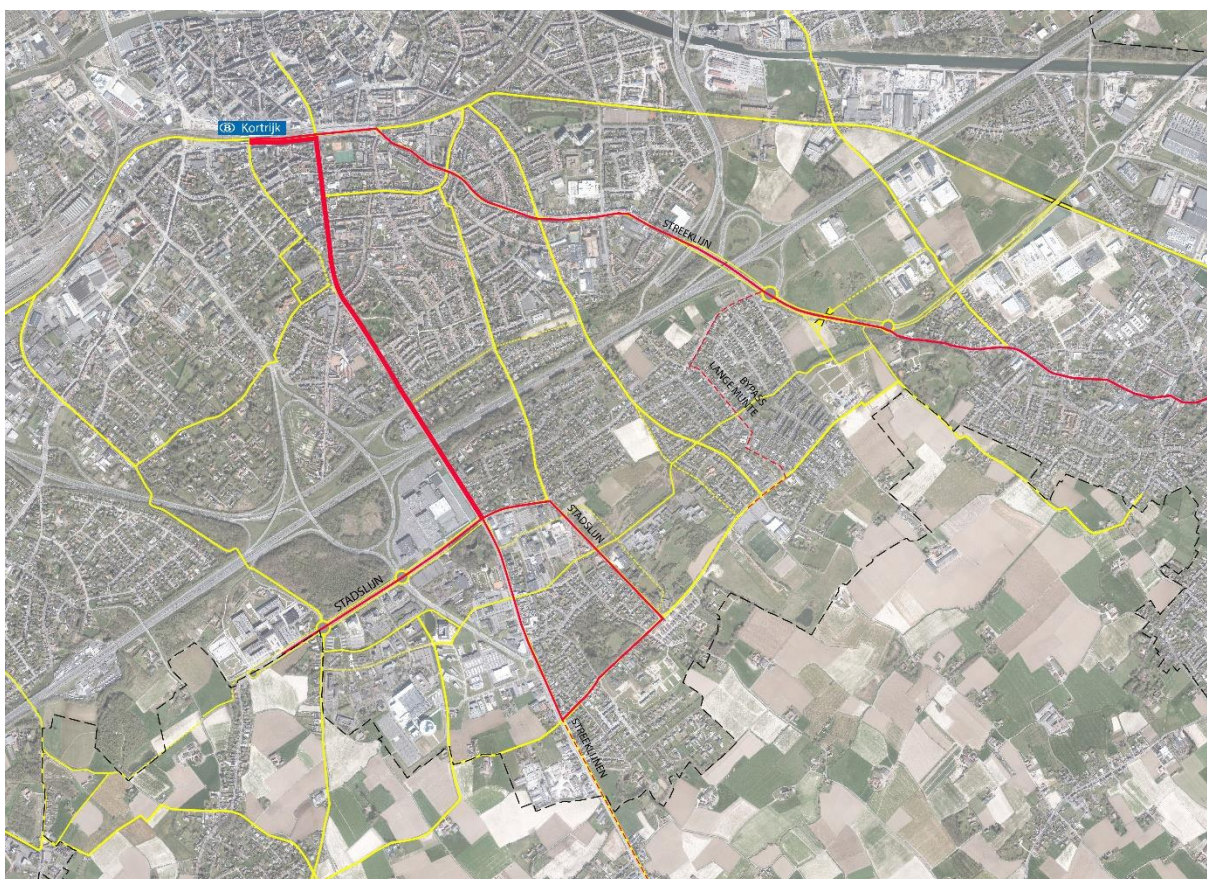
De potenties voor de modal shift zijn te onderzoeken en steeds maximaal te benutten. Het creëren van ruimte voor openbaar vervoer, fiets, vervoer op maat, deelmobiliteit, ... houdt zowel ruimte in voor structurele ingrepen (bv. vrije busbanen, vrije fietspaden, fietsbruggen/tunnels, ...) als punctuele ingrepen (quick-wins, vb. fietsenstallingen, veilige fietsoversteken).

Het creëren van zo veel mogelijk ruimte voor alternatieve vervoersmiddelen vormt een duidelijke doelstelling. De combinatie van een vrije busbaan en vrijliggende fietspaden langs éénzelfde wegtracé is te onderzoeken, doch zal mogelijks niet steeds realiseerbaar zijn.

Hoogwaardig openbaar vervoer verbindt Hoog Kortrijk met de stad en regio

Het GRUP beoogt het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige openbaar vervoersverbindingen (OV) doorheen het plangebied. In functie van het realiseren van vlotte en veilige OV-verbindingen met de stad en regio wordt binnen het planproces rekening gehouden met het OV-plan 2021 (kernet en aanvullend net).

Er wordt tevens uitgegaan van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) op N50 Doorniksesteenweg vanuit het station van Kortrijk met vertakking/lussen op Hoog Kortrijk. De HOV vormt een parallel proces (zie procesnota, 1.3.3), waarvan de resultaten mee worden opgenomen in K-R8.



Figuur 2-4: Openbaar vervoersassen met kernnet (rode volle lijn) en aanvullend net (rode streepjeslijn)

Binnen K-R8 wordt onderzoek gevoerd naar een goede en veilige doorstroming voor openbaar vervoer op de aansluitende gewest-/invalswegen. Naast doorstromingsmaatregelen wordt tevens de mogelijkheid tot realisatie van vrije busstroken op de radiale wegen N50 en N8 onderzocht. Ook de oost-westverbinding doorheen Hoog Kortrijk maakt deel uit van het onderzoek. Het intrinsiek potentieel van deze verbinding is in eerste instantie na te gaan.

De doelstellingen op vlak van doorstroming zijn gelinkt aan de betrouwbaarheid en efficiëntiescores: betrouwbaarheid $\geq 80\%$ en efficiëntie $\geq 80\%$. De commerciële snelheid is inherent onderdeel van de betrouwbaarheid en efficiëntiescores.

Volgende tabel geeft een overzicht van de knelpunten waar de doelstellingen in functie van doorstroming op vandaag niet worden gehaald. De voornaamste doorstromingsproblemen doen zich voor op de belangrijke invalswegen naar Kortrijk, m.n. de assen Zwevegemstraat-Oudenaardsesteenweg (N8) komende van Zwevegem en Doorniksewijk-Doorniksesteenweg (N50) komende van Hoog Kortrijk.

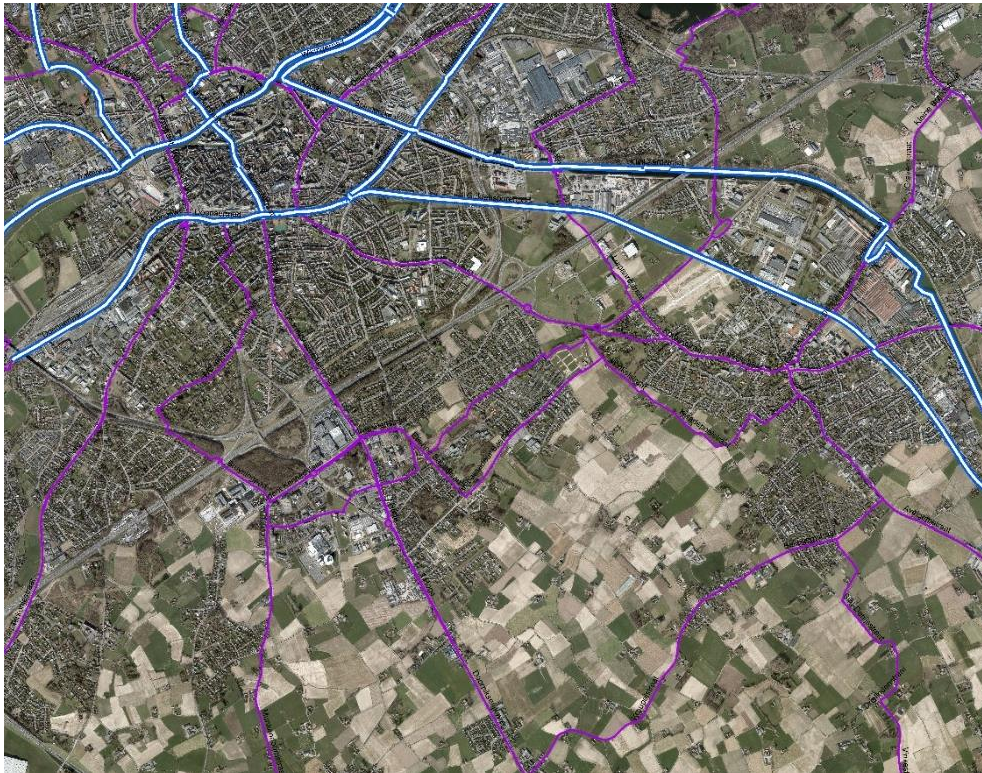
Tabel 2-5: Doorstromingsanalyse netwerk (bron: V.V.M. De Lijn)

	Gemeente	Knelpunt wegvak	Betrouw- baarheid	Efficiëntie	Mogelijke oorzaken	Lopende studies
Kernnet	Kortrijk	N8 Oude- naardse- steenweg tussen Zwe- vegemse- poort en R8	67%	49%	Drukte, geen doorstromings- maatregelen	
	Kortrijk	N8 thv de R8	73%	70%	Drukte, veel diverse bewe- gingen, geen doorstromings- maatregelen	
Aanvullend net	/	/	/	/	/	/
Stadsnet	Kortrijk	N50 Door- niksewijk tussen station en Halve Jan	37%	43%	Diverse oorzaken	Microsimula- ties N50 (ikv HOV)
	Kortrijk	P. Kennedy- park	72%	67%		HOV-studie
	Kortrijk	Universiteits- laan	57%	44%		HOV-studie
	Kortrijk	Etienne Sabbelaan	59%	52%		HOV-studie
	Zie ook doorstromingsmetingen op niveau van kern- en aanvullend net op assen waar ook stadslijnen rijden (bv. N8 Oudenaardsesteenweg)					

Fietsen in alle windrichtingen: het realiseren van vlotte en veilige verbindingen

Het GRUP beoogt het bijdragen tot de realisatie van vlotte en veilige fietsverbindingen doorheen het plangebied. De realisatie van een hiërarchisch en complementair (recreatief en functioneel) en fijnmazig fietsnetwerk in alle windrichtingen (noord-zuid en oost-west) wordt beoogd. Dit betreft dus zowel noord-zuidverbindingen (bv. met het centrum van Kortrijk), als oost-westverbindingen (bv. doorheen Hoog Kortrijk). Ook een mogelijke verbinding 'langs' de stad wordt nader bekeken: hiervoor kan indien de ringweg R8 er niet gesloten wordt gebruik gemaakt worden van de reservatiestrook tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.

Bij het realiseren van vlotte en veilige verbindingen wordt uitvoering gegeven aan het fietsplan van Kortrijk ('Kortrijk fietst') en de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk. In functie van een gelaagd netwerk zijn de bovenlokale en lokale fietsroutes op elkaar af te stemmen.



Figuur 2-5: Fietssnelwegen (blauw) en Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (paars)

Bij de realisatie van vlotte en veilige fietsverbindingen, wordt o.m. het volgende bekeken:

- De realisatie van duurzame en veilige fietsverbindingen ter hoogte van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, met afweging van een realisatie op het complex of via alternatieve fietsroutes¹⁰.
- Een goede en veilige doorstroming voor fiets op de aansluitende gewest-/invalswegen, inclusief de mogelijkheid tot realisatie van vrije en veilige fietsstroken op de radiale wegen N50 en N8.
- Het realiseren van missing links en het aanpakken van knelpunten:

Hoog Kortrijk:

- Ontbrekende fietsbrug over de Beneluxlaan
- De rotonde Kinopolis (N323 x President Kennedylaan)
- Bijdragen tot de uitbouw van de fietsverbinding Hoog Kortrijk-Marke (Kortrijk Fietst, actie 5): verbinding Bruyningepad met Cannaertstraat

Kortrijk-Oost:

- De veiligheid op N8: De fietsverbindingen langs de N8 zijn van groot belang voor o.m. scholieren die de secundaire scholencluster in de Oudenaardsesteenweg willen

¹⁰ Zie bv. ook voorstellen vanuit inspraak zoals een fietsbrug in het complex Kortrijk-Zuid en over de E17 in het verlengde van Walle of een alternatieve fietsverbinding over de E17 ter hoogte van de Beeklaan.

bereiken. Vrijliggende en conflictvrije (bv. via ondertunneling) fietspaden langs de N8 noodzakelijk geacht¹¹.

- De realisatie van een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de N8, dat conflictvrij voorbij alle kruispunten raakt, is in samenhang te bekijken met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost. In afwachting kan bekeken worden of kleinere ingrepen mogelijk zijn in functie van het verhogen van de fietsveiligheid.
 - In functie van de oversteekbaarheid van de N8 is onderzoek te verrichten naar een mogelijke ongelijkgrondse dwarsing/ondertunneling van de N8, in functie op de bovenlokale functionele fietsroute tussen Hoog Kortrijk, Kortrijk-Oost en Deerlijk. Deze ingreep interfereert niet met de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost, waardoor de mogelijkheden voorafgaand aan het GRUP onderzocht kunnen worden.
- Uitbouw fietsverbinding Zwevegem - Hoog Kortrijk - Kortrijk-Centrum (zie Kortrijk Fietst actie 7): traag netwerk via Langwater als verbinding Zwevegem - Hoog Kortrijk.

Binnen de vervoerregiowerking Kortrijk werd in een theoretische oefening¹² het fietsnetwerk afgetoetst aan de (mobiliteits)magneten en voorzieningen, als belangrijkste generatie- en attractiepolen voor personenverkeer. Opvallend is de concentratie aan belangrijke magneten en voorzieningen ter hoogte van Hoog Kortrijk die gemist worden door het fietssnelwegennetwerk. De relatie Kortrijk-Hoog Kortrijk heeft voldoende potentieel, doch heeft op heden geen vlotte fietsverbinding. De aanwezige fietsroute (BFF) tussen Kortrijk en Hoog Kortrijk blijkt onvoldoende te beantwoorden aan de vervoersvraag. De fietsinfrastructuur inrichten naar een intensiever gebruik kan volstaan.



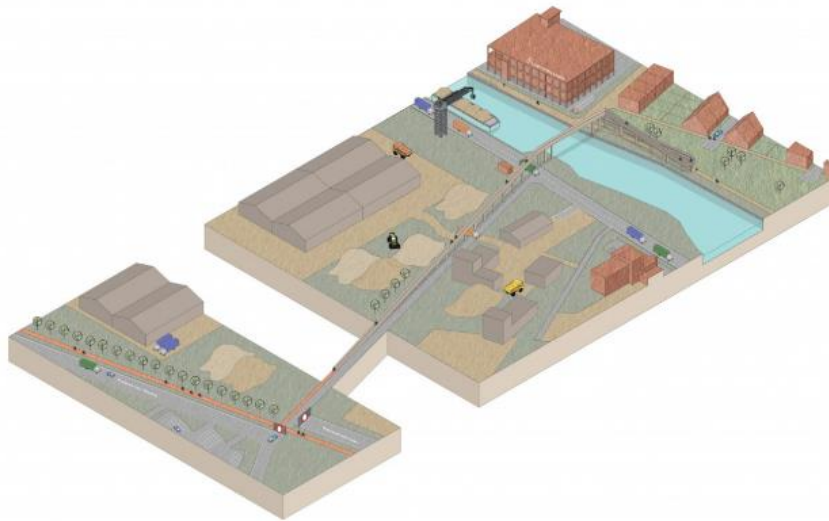
Figuur 2-6: Analyse van potentieel bijkomende fietsverbindingen vanuit de vervoerregiowerking Kortrijk (Bron: Oriëntatienota vervoerregio Kortrijk)

Het onderzoek rond fietsverbindingen is af te stemmen op het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk. Binnen het geïntegreerd onderzoek KBK werd reeds ontwerpelijk onderzoek verricht in

¹¹ Binnen K-R8 worden enkel de delen van de N8 gelegen in het plangebied bekeken. Hoe de doorstroming kan verbeteren op het volledige tracé van de N8 valt buiten de scope van dit planproces. Afstemming is uiteraard te voorzien.

¹² Deze analyse houdt geen rekening met de vooropgestelde maaswijdte van het fietssnelwegennet en BFF. Doelstelling is om de verbindingen te selecteren waarvoor o.b.v. de potentiële bijkomende verbindingen of een opwaardering van de verbinding moet worden afgewogen. In de volgende fase van het regionaal mobiliteitsplan moet de vraag worden gesteld of deze wenselijk zijn.

functie van een nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Luipaardstraat met een conflictvrije kruising van het kanaal, de Kanaalstraat en deels over de zone Littoral.



*Figuur 2-7: Ontwerpend onderzoek vanuit KBK met nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Luipaardstraat
(Bron: Geïntegreerd onderzoek KBK)*

Een integrale en kwalitatieve aanpak

Een integrale en kwalitatieve aanpak wordt vooropgesteld, waarin kwaliteitsniveau, leesbaarheid en herkenbaarheid centraal staan. Het betreft een integrale aanpak van de verschillende vervoersmodi (openbaar vervoer, vervoer op maat, fiets, deelmobiliteit, ...), gekoppeld aan knooppuntontwikkeling maar ook aan maatregelen inzake parkeren (parkeerbeleid). Het fiets- en wandelnetwerk wordt gelinkt aan de groen- en waterstructuur.

In deze aanpak wordt ook steeds de link gemaakt met de ruimtelijke ontwikkelingen:

- Het mobiliteitsprofiel van bestaande functies en bestemmingen wordt geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroriënteerd in functie van de (bijkomende) inzet op modal shift.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingen wordt de bewuste keuze gemaakt in te zetten op modal shift (zoals het inzetten op fietsinfrastructuur, de keuze voor locaties met een goede openbaar vervoersontsluiting of gelegen nabij een mobipunt,...).

2.2.2 Ontwikkelen, verdichten en vrijwaren met multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid als leidende principes

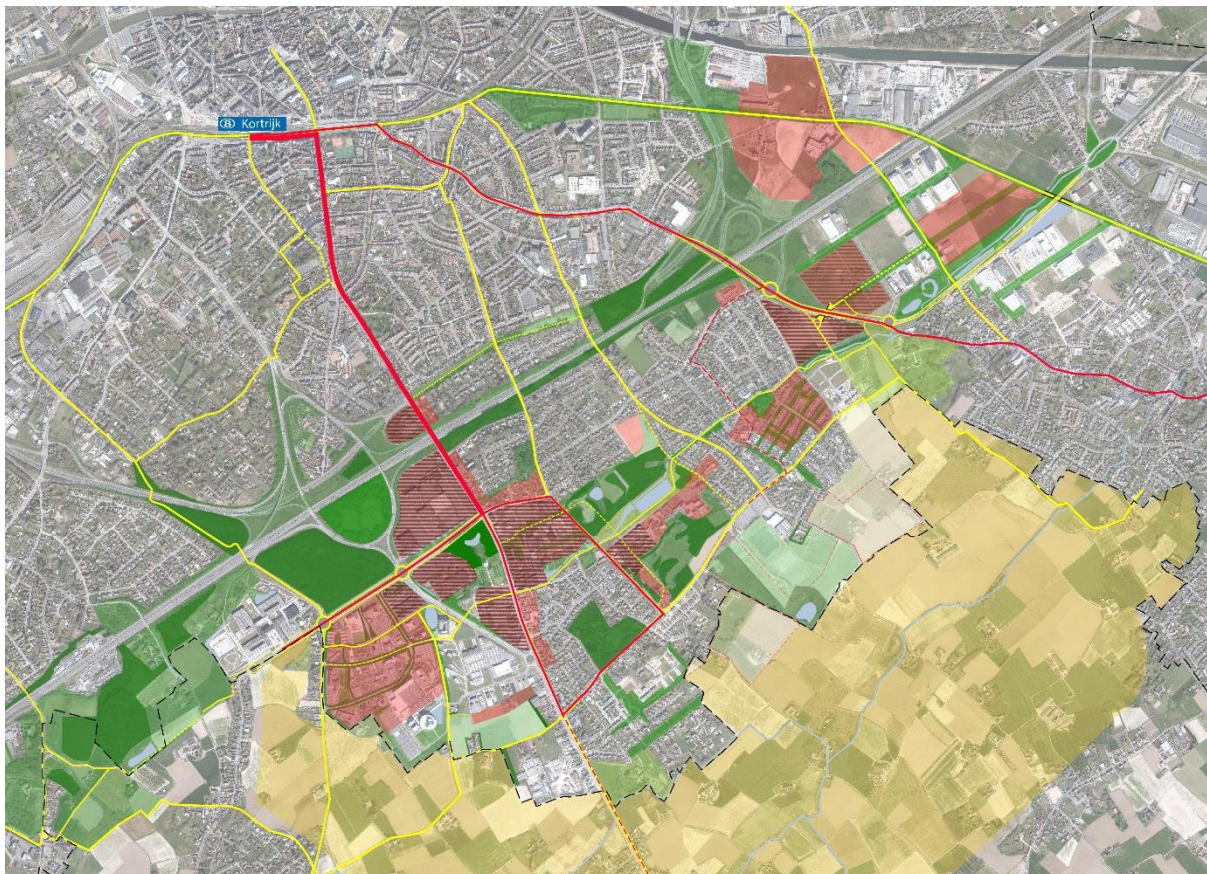
De voorbereidende onderzoeken hebben aangetoond dat er niet meer kan uitgegaan worden van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn te evalueren en mogelijks (deels) bij te sturen.

In functie van het verhogen van de leefbaarheid, een duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement wordt naast het bekijken van welke delen in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost kwalitatief verdicht kunnen worden (zie 2.2.2.1), ook bekeken waar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (deels) beperkt dienen te worden en welke delen gevrijwaard blijven als open en groene ruimtes (landbouw, natuur,...) met mogelijke afstemming op zachte recreatie en

integratie van integrale watersystemen in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie (zie 2.2.2.2).

Het beperken van (de impact van) ruimtelijke ontwikkelingen kan door een (gedeeltelijke) schrapping, de keuze voor minder verkeersgenererende functies (zoals bv. op delen van Kapel ter Bede) en/of een herschikking van functies. Vanuit een weloverwogen locatiebeleid is te kiezen om (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen te herschikken op goed ontsloten locaties met nabijheid van voorzieningen en diensten, van woon- en werkplaatsen, van openbaar vervoer. Dit gaat gepaard met de uitbouw van multimodale knooppunten (mobipunten) in relatie tot (gewenste) ruimtelijke verdichtingslocaties.

Op onderstaande kaart wordt weergegeven waar er in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost enerzijds ontwikkelings- en verdichtingszones (zie 2.2.2.1) worden gezien en anderzijds welke zones worden beoogd te vrijwaren (zie 2.2.2.2). Ruimtelijke principes als verhogen van het ruimtelijk rendement in het huidige ruimtebeslag met maatwerk voor leefkwaliteit, de multimodale bereikbaarheid en het voorzieningenniveau, de groenblauwe dooradering en het fysisch systeem als basis voor ontwikkeling, etc. zijn hierbij een belangrijke leidraad. Ze vereisen telkens een zorgvuldige toepassing op maat van het gebied of de plek.



Figuur 2-8: De omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met weergave van de zones waar ontwikkeling (rood), verdichting (rood gearceerd), vrijwaring (groen) en een open ruimte beleid (geel) wordt beoogd

De verschillende zones kunnen worden als volgt gedefinieerd:

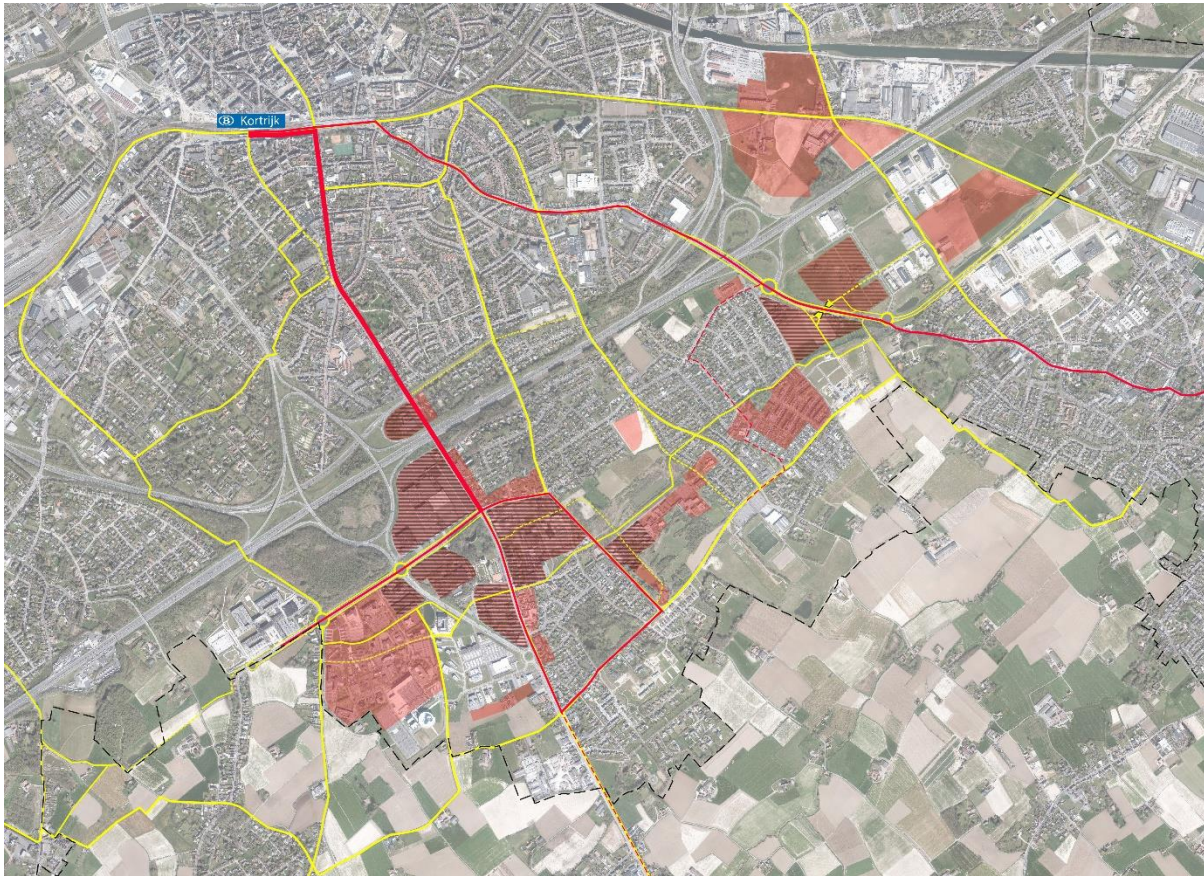
- **Ontwikkelingszones** (rode zones) zijn goed gelegen plekken voor ontwikkeling en het versterken van de ruimtelijke organisatie omwille van de potenties op vlak van multimodale bereikbaarheid en de complementariteit met het groenblauwe netwerk.
- **Verdichtingszones** (rood gearceerde zones) zijn ontwikkelingszones waar omwille van hun goede ligging langs een kernnet A-as voor het openbaar vervoer en/of een multimodaal knooppunt (regionaal mobipunt) ook een hogere dichtheid wordt vooropgesteld. Het zijn bij voorkeur plekken voor het realiseren van een programma met een regionale dimensie (zoals bv. bovenlokale functies in functie van zorg, evenementen, hoger onderwijs, hoogwaardige ondernemingen, diensten en kantoorontwikkelingen,...).
- Daarnaast zijn er ook zones die in functie van de groenblauwe dooradering en het behoud van de open ruimte, in het kader van de leefbaarheid en/of omwille van het feit dat ze niet goed bereikbaar zijn worden gevrijwaard van bebouwing. Deze **groene stapstenen** (groene zones) hebben een verschillende omvang (zowel groot als klein) en liggen verspreid tussen de bebouwing op Hoog Kortrijk. Ze omvatten verschillende functies: buffering, groene fietsverbindingen, ecologisch gericht groen/natuur (bv. stadsgroen Marionetten, Kennedybos, natuurreserveaat Kleiputten), publieke parken (bv. Kasteelpark 't Hoge, wijkgroen Sint-Paulus), groene campusstructuren (bv. Kennedypark, campus Katho, campus Kulak), wonen (bv. woonpark Wolvendreef), groene publieke ruimten en buurtgroen, recreatie (bv. ravot- en speelgroen, sportvelden),...
- Deze groene stapstenen verspreid in het plangebied zijn onderling te koppelen tot een **verbindende groenstructuur** als onderdeel van een grotere regionale groenstructuur tussen het Preshoekbos en De Gavers. Bij dit ontsnipperend groenconcept in functie van waardevolle fauna en flora en het verhogen van de biodiversiteit worden niet alleen bestaande groengebieden maximaal gehandhaafd, maar worden ook functionele barrières weggenomen (bv. ecoducten of -tunnels) en aangesloten ecologische structuren hersteld of gecreëerd. De ecologische connectiviteit wordt verhoogd door de aanleg van groenelementen langs de weginfrastructuur (buffergroen), doordacht aangelegde groenstructuren doorheen het plangebied (blauwgroene dooradering) en langs de randen van Hoog Kortrijk (randstedelijk groen).
- De gele zones zijn (hoofdzakelijk) gelegen buiten het plangebied K-R8. In deze zones wordt er, buiten het planproces, een **open ruimte beleid** gehandhaafd.

Ontwikkelen en verdichten dient complementair te gebeuren met de uitbouw van de verbindende groenstructuur. Daarnaast is ook in de verdichtings- en ontwikkelingszones in te zetten op een kwalitatief ruimtelijk rendement: door een duurzaam ruimtegebruik kan ook in deze zones de nodige ruimte worden voorzien voor groen, een kwalitatief publiek domein,... Dit kan opnieuw bijdragen aan het beoogde verbindende karakter van de te realiseren groenstructuur.

De toekomstplannen voor de verdichtings- en ontwikkelingslocaties en de zones die beoogd worden te vrijwaren, zoals hieronder beschreven, zijn een weergave van de huidige stand van zaken van het lopende ontwerp onderzoek. Voor sommige sites omvat dit reeds duidelijke uitspraken, voor andere sites is verder onderzoek noodzakelijk. In deze zin zullen de beleidskeuzes hieronder verder worden bijgestuurd en/of verfijnd op basis van de te ontvangen inspraakreacties van de stakeholders op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en op basis van verdere inzichten en (ruimtelijk) onderzoek. Deze

bijstellingen en/of verfijningen worden meegenomen bij de (verdere) opmaak van het masterplan voor Hoog Kortrijk/Kortrijk-Oost.

2.2.2.1 Slim en kwalitatief verdichten op goed multimodaal ontsloten locaties



Figuur 2-9: Ontwikkelingszones (rood) en verdichtingszones (rood gearceerd) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, langs de OV-assen (donkerrood) en fietsverbindingen (geel)

Knooppuntontwikkeling op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

De vervoersknooppunten of regionale mobipunten bepaald vanuit de netwerklogica (zie 2.2.1) dienen te worden afgestemd op de ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke knooppunten). Dit resulteert in de uitbouw van multimodale knooppunten met daaraan gekoppelde voorzieningen, diensten en verdichtingsopgaves.

Er wordt voorzien in de uitbouw van multimodaal knooppunt op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost. Hierbij wordt de huidige locatie van de park & ride Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost afgewogen t.o.v. andere mogelijke locaties (zie 2.4.4). Op Kortrijk-Oost gaat knooppuntontwikkeling gepaard met de ruimtelijke keuzes die in deze omgeving worden gemaakt (zoals op Kapel ter Bede en in de kop van Evolis).

Multimodale ontsluiting als bepalende factor: prioritair verdichten bij multimodale knooppunten, langs (H)OV-assen en fietsgebonden en -gerichte ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden worden bepaald in samenhang met de mogelijkheden inzake multimodale bereikbaarheid en ontsluiting, de knooppuntwaarde (de mate waarin een plek is

geïntegreerd in het systeem van collectief vervoer voor personen¹³) en het voorzieningenniveau. De multimodale ontsluitbaarheid is dus bepalend voor de mogelijkheden op vlak van verdichting en verweving van functies. Dit zal bijgevolg op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verschillend zijn van locatie tot locatie.

Met een multimodale ontsluiting als bepalende factor wordt volgende strategie van kwalitatief verdichten van functies gehanteerd:

- Er is prioritair en kwalitatief te verdichten nabij de multimodale knooppunten en langs kernnet A-assen met frequentie van 15' (gezien het principe van bundeling binnen basisbereikbaarheid is hierbij steeds een combinatie van streekbussen en stadslijnen). Deze openbaar vervoersassen zijn de ontwikkelingsassen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Voor Hoog Kortrijk betreft dit de kernnet A-as op de N50 en de President Kennedylaan. Voor Kortrijk-Oost betreft dit de kernnet A-as op de N8, waar de kernnet A-as doorloopt tot de rotonde Cowboy Henk in functie van de keerbeweging.

De bebouwbare zones nabij deze knooppunten en assen zijn - in afstemming met het structurerend blauwgroene netwerk (zie 2.2.2.2) - uitgelezen plekken waar gezocht kan worden naar kwalitatieve verdichting. Het ruimtelijk rendement wordt er kwalitatief verhoogd door meer te doen met minder ruimte (intensivering, hergebruik, tijdelijk ruimtegebruik,...) en in te zetten op gemengde programma's met verweving van functies. Het kwalitatief schakelen en stapelen van bebouwing, publieke ruimte en groen worden er gestimuleerd.

Verdichtingsopgaves inzake wonen gerelateerd aan knooppuntontwikkeling en de uitbouw van (hoogwaardig) openbaar vervoersassen worden meegenomen in het planproces. De aanpak en verdichting van woonwijken an sich is in afstemming op te nemen in lokale (plan)processen (zie bv. het gemeentelijk RUP Lange Munte-Beeklaan).

- Langs de kernnet B as op Hoog Kortrijk, langs het aanvullend net en ook in de nabijheid van fietsverbindingen zijn de knooppuntwaarde en de ontwikkelingsmogelijkheden verder te onderzoeken. Een mogelijke (verdere) ontwikkeling wordt er voorzien in verhouding tot de multimodale ontsluitbaarheid.
- Locaties op Hoog Kortrijk en/of Kortrijk-Oost die niet goed multimodaal ontsloten zijn of onvoldoende knooppuntwaarde hebben lenen zich niet tot (verdere) verdichting of verweving van functies. In functie van een betere multimodale ontsluiting kan hierbij een weloverwogen (her)locatiebeleid gevoerd worden.

Bij verdere ontwikkeling dient het voorzieningenniveau gelijke tred te houden. Voor de zones op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met regionale programma's (kantoren, schoolcampussen, ziekenhuis, Evolis,...) zijn deze programma's te verweven met ondersteunende functies (zoals crèche, eetgelegenheden, mobipunten,...).

Gelijktijdig met het slim verdichten en verweven wordt complementair de groenstructuur (zie 2.2.2.2) en het wandel- en fietsnetwerk (zie 2.2.1) versterkt met aandacht voor ontharding, vergroening, het

¹³ De knooppuntwaarde wordt o.m. bepaald door de transportmodus (trein, metro, tram, bus, ...), de frequentie van het vervoersaanbod, de vervoerscapaciteit, aansluitings- en (multimodale) overstapmogelijkheden en aansluiting op fiets- en wandelnetwerken. Hoe makkelijker en directer iemand zich vanuit een plek naar andere plekken kan verplaatsen, hoe hoger de knooppuntwaarde.

watersysteem, droogte en hitte-eilandeffecten in de directe omgeving van de verdichting en verweving. Verdichten en verweven gebeurt steeds met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking.

Complementariteit van (grootschalige) programma's

Nieuwe (grootschalige) programma's zijn complementair met de kernen en worden gecombineerd met het onderbrengen van ondersteunende diensten en faciliteiten.

Met 'complementair' worden programma's bedoeld die aanvullend zijn met andere (vergelijkbare) functies in de kern, maar die door hun grote ruimtevrage en schaal (inclusief ondersteunende functies en faciliteiten), hun moeilijke verweefbaarheid met andere functies, hun bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel niet inpasbaar zijn in het binnenstedelijk gebied. Het verkeersgenererend karakter en de mogelijkheden tot inzet op alternatieve vervoermodi zijn hierbij mee te nemen.

Kantoorontwikkelingen

Weloverwogen keuzes zijn te maken waar kantoren zijn te voorzien in de stad en in de ruimere regio. Bij deze afweging speelt multimodale bereikbaarheid en de ligging nabij OV-knooppunten een belangrijke rol, ook bij kantoorontwikkelingen dient namelijk maximaal ingezet te worden op een modal shift, het beperken en dubbel gebruik van parkeerplaatsen, ...

In de eerste plaats is gebruik te maken van de potenties vanuit het vernieuwen en verdichten van het bestaand aanbod (zoals bv. in het Kennedypark). Clustering van kantoren is na te streven, net als verweving van functies (koppeling met aanvullende diensten, samenbrengen van bedrijven en activiteiten).

De uitkomst van de kantorenstudie die de stad Kortrijk samen met de intercommunale Leiedal opmaakt, kan sturend werken voor de afwegingen die gemaakt worden m.b.t. grootschalige kantoorontwikkelingen (behoefte aan bijkomend aanbod aan kantoorruimte, potenties en aanbevelingen, etc.), zodat kantoren op de juiste plek terecht komen en overaanbod vermeden wordt.

Hoog Kortrijk heeft potenties voor kantoren gezien de bestaande kritische massa aan kantoren en ondernemingen die voor een duidelijke inhoudelijke profilering en professionele uitstraling zorgen, de aanwezigheid van kennisinstellingen, de visibiliteit en de multimodale bereikbaarheid die in de toekomst nog verder uitgebouwd zal worden. De verschillende vragen voor nieuwe kantoorontwikkelingen op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost zijn in hun totaliteit te bekijken, maar ook in relatie tot andere locaties en potenties in het stedelijk gebied.

Op Hoog Kortrijk wordt ervoor gekozen om het kantorenlandschap niet verder te laten uitwaaiëren, maar dit verder uit te bouwen ter hoogte van de openbaar vervoersassen, zoals op de site van Xpo en P&R, de brandweersite en in het Kennedypark (zie 2.3.3). Op Kortrijk-Oost zijn kantoren enkel te overwegen als ondergeschikt onderdeel van een economisch programma (zie 2.3.3).

Inzetten op de kwaliteit van de publieke ruimte

Er wordt ingezet op de (belevings)kwaliteit en aantrekkelijkheid van het publiek domein, met ook respect en waardering van het aanwezige erfgoed. Dit betekent een optimalisatie ten voordele van voetgangers, fietsers, groen en ruimte voor water.

De auto krijgt een andere plaats. Gekoppeld aan de modal shift zal duidelijkheid moeten komen over waar er al dan niet parkeerplaatsen worden voorzien en waar er integraal wordt ingezet op enkel

duurzamere vervoersmodi. De parkeerplaatsen op Hoog Kortrijk gereorganiseerd, geoptimaliseerd en beperkt ten voordele van een kwalitatief publiek domein (verblijfsruimte). Hierbij is na te denken over de mogelijke alternatieven voor parkeren in functie van een duurzaam ruimtegebruik (groene parking, ondergrondse parking,...) en het inzetten op deelwagens en deelparkeren. Belangrijk zijn het maximaal benutten van een gebundeld en complementair parkeergebruik: zo kan het aantal parkeerplaatsen worden verminderd door nabije bestaande parkings in te schakelen. Hiervoor zal een afsprakenkader nodig zijn en onderhandeld worden met de huidige eigenaars en uitbaters.

Economie en bedrijvigheid

De centrale doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost omvat verschillende facetten (zie 2.1), waaronder ook de economische leefbaarheid. Vanuit de mogelijkheden op vlak van mobiliteit en vanuit een duurzaam ruimtegebruik is te bekijken hoe er kansen zijn te creëren om te ontwikkelen, zodat hun burgers er economisch en sociaal op vooruitgaan, doch zonder daarbij andere facetten als ecologische, sociale, verkeersleefbaarheid,... uit het oog te verliezen. De leefbaarheid in al haar facetten moet hierbij centraal blijven staan.

Het ruimtelijk beleid m.b.t. bedrijfsgronden wordt afgewogen op verschillende criteria, waaronder de bereikbaarheid en (multimodale) ontsluiting van economische functies. De (multimodale) bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijven(terreinen), zowel voor logistieke stromen als het woon-werkverkeer, spelen een belangrijke rol. De bereikbaarheid van stad (zowel stadsintern als extern) en hinterland zijn belangrijk. Bedrijven en organisaties moeten beschikken over een vlot toegankelijke arbeidsmarkt. Dit impliceert o.a. een vlotte bereikbaarheid van tewerkstellingszones.

Op vlak van ondernemen is in te zetten op een kwalitatief ruimtelijk rendement en een duurzaam ruimtegebruik op goed (multimodaal) ontsloten locaties. Verdichten en verweven gebeurt steeds met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking en gebeurt complementair met de te realiseren groenstructuur en het wandel- en fietsnetwerk.

Nieuwe economische programma's zijn complementair met de kernen en worden gecombineerd met het onderbrengen van ondersteunende faciliteiten, inzet op deelmobiliteit en gebundeld en complementair parkeergebruik, en kwaliteit van de publieke ruimte.

Vanuit de principes van zuinig ruimtegebruik is na te denken over meerlagig bouwen, benutten van de ondergrondse oppervlakte, ruimte en functies delen op het bedrijventerrein en met de buurt, mengen van functies op het terrein,...¹⁴. Het inzetten op zuinig ruimtegebruik is af te stemmen met de mobiliteitsaspecten, gezien immers éénzelfde oppervlakte meer verkeer kan genereren.

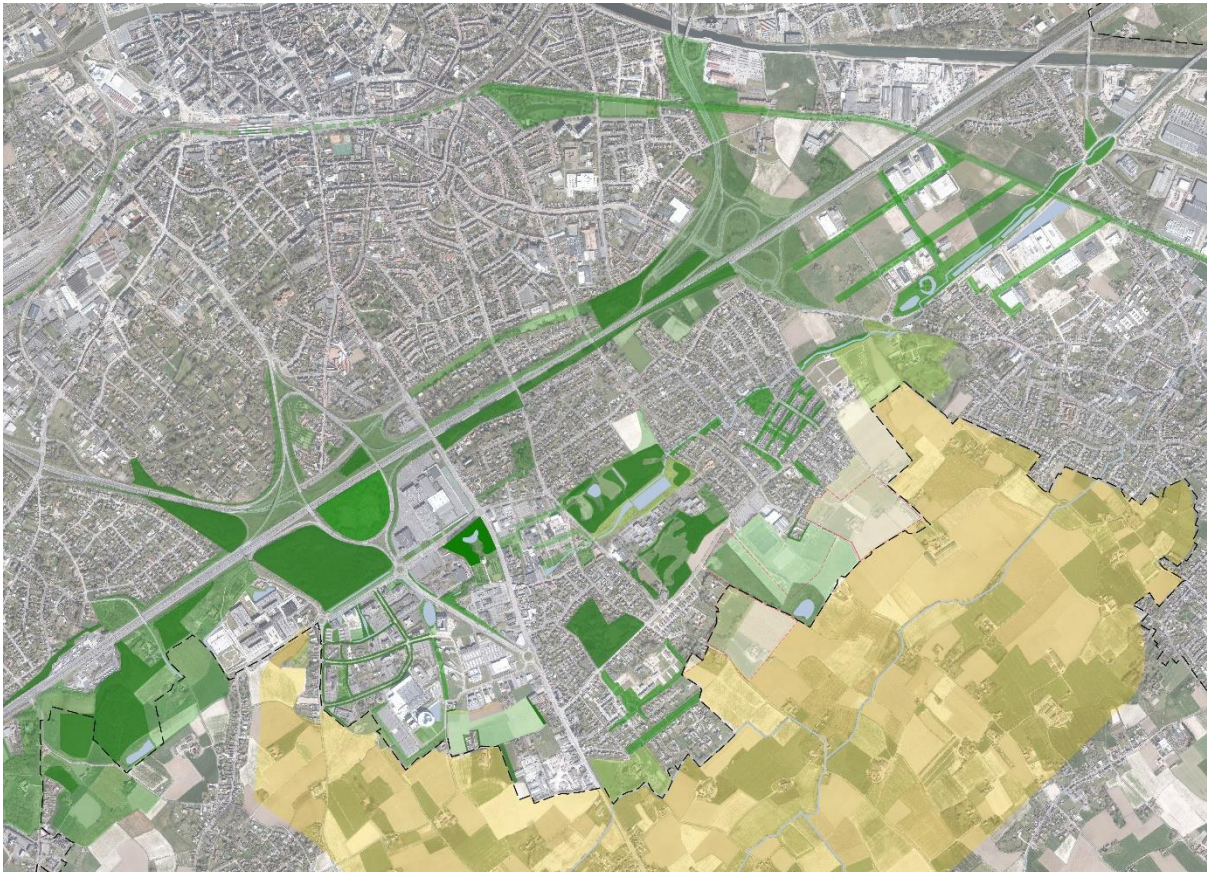
Indien reeds planologisch bestemde gronden voor bedrijvigheid omwille van een slechte afstemming zouden worden geschrapt, kan dit binnen de regio worden gecompenseerd o.b.v. de huidige ruimtelijke beleidscriteria, waarbij multimodale bereikbaarheid, kernversterking en hergebruik van het bestaande ruimtebeslag voorop wordt gesteld. Hierbij zullen verschillende locaties worden afgewogen, bij voorkeur gelegen binnen de regionale ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk (zie figuur 1-5).

¹⁴ Zie ook het traject Saving Space van de provincie West-Vlaanderen binnen de binnen de 'proeftuinen in het kader van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen'.

2.2.2.2 Het realiseren van een verbindende groenstructuur

Vanuit inspraak op de startnota K-R8 (VR 19 juli 2019) is gevraagd naar meer groen, natuur en biodiversiteit, met ook specifieke projectvoorstellen bv. voor Kortrijk-Oost (zie Antwoordnota, bijlage 1). Deze voorstellen worden nader bekeken in het verdere onderzoek.

Binnen het planproces zijn bestaande groene zones, zoals bv. het Kennedybos en de Marionetten, maximaal te vrijwaren, maar is ook in te zetten op bijkomend groen met de realisatie van een verbindende groenstructuur als resultaat.



Figuur 2-10: Visualisatie van de beoogde verbindende groenstructuur doorheen het plangebied

Het verhogen van de leefbaarheid door een groenblauwe dooradering

Doorheen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is in functie van het verhogen van de leefbaarheid, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik de groene en open ruimte te bestendigen en te creëren. Deze groene en open ruimtes hebben diverse functies (ecologisch gericht groen, ruimte voor water, publieke parken, groene campusstructuren,...). Op deze manier wordt gezorgd voor een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. De nabijheid van groen heeft een positief effect op de mentale gezondheid en de sociale cohesie. Met nieuwe routes, parken, speelplaatsen, bossen,... ontstaat een gevarieerd aanbod, waardoor de buitenruimte een aangename verblijfs- en recreatieplek wordt voor iedereen.

Bij de realisatie van de verbindende groenstructuur doorheen het plangebied dienen ook de mogelijkheden te worden onderzocht in functie van bijkomende bosrealisatie (los van mogelijke vereiste boscompensaties).

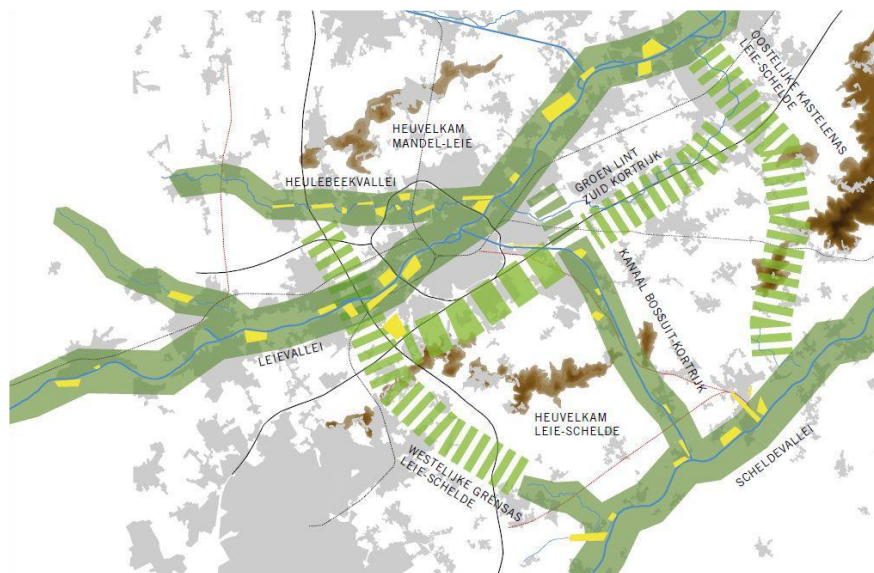
Het verhogen van de biodiversiteit door een groenblauwe dooradering

De ambitie tot realisatie van een verbindende groenstructuur moet ook bijdragen tot het verhogen van de biodiversiteit. Zo kan de aanpak van de verkeersinfrastructuur hiervoor mogelijkheden bieden, zoals de realisatie van groencorridors, ecoducten/ecotunnels en groene stapstenen.

Binnen het planproces wordt een duidelijk ontsnipperend en dus verbindend groenconcept gehanteerd. Diverse groene stapstenen of groene parels liggen verspreid in het plangebied. Voor vele dieren en plantenpopulaties is dat nefast. Daarom is het belangrijk dat werk gemaakt wordt om die gebiedjes met elkaar te verbinden.

Het bijdragen aan de ecologische ontsnippering en het tegengaan van de barrièrewerking maakt ook onderdeel uit van het milieueffectenonderzoek (zie tabel 4-6 en 4-19). Maar ook in het ruimtelijk ontwerpend onderzoek is te bekijken om op een fijnmaziger schaalniveau de nodige groenverbindingen te realiseren.

Het planproces draagt ter hoogte van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost bij tot de realisatie van het 'Groen Lint Zuid' als regionale groene verbinding tussen het Preshoekbos en De Gavers. Hierbij zal dus ook een koppeling moeten worden voorzien aan lokale groenblauwe netwerken buiten het plangebied, om een grotere ecologische verbindingstructuur te bekomen.



Figuur 2-11: Regionale groenstructuur vanuit het strategisch project Groene Sporen

Een blauwgroene dooradering vanuit klimaatbestendigheid

Het verdichten en verweven (zie 2.2.2) gebeurt steeds met maatwerk voor leefkwaliteit, klimaatbestendigheid en verhardingsbeperking. Dit moet bijdragen tot een grotere biodiversiteit, een aangenaamere leefomgeving, koelere steden, een betere bodemkwaliteit, minder wateroverlast en een betere luchtkwaliteit. De groenstructuur wordt versterkt met aandacht voor ontharding, vergroening, het watersysteem, droogte en hitte-eilandeffecten in de directe omgeving van de

verdichting en verweving. Tevens dient aandacht uit gaan naar het landgebruik, veranderingen in landgebruik en bosbouw (LULUCF) met hun invloed op de uitstoot van broeikasgassen en de opname van koolstof uit de atmosfeer.

Een verbindende groenstructuur vanuit een geïntegreerde aanpak

De groene ruimte wordt gerealiseerd vanuit een geïntegreerde aanpak en gekoppeld aan:

- Een kwalitatief fiets- en wandelnetwerk met veilige oversteken ter hoogte van de wegen en voldoende verlichting.
- Het watersysteem in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie.
- Ter hoogte van de weginfrastructuur kan de groene en open ruimte bijdragen tot het verhogen van de leefbaarheid.

Creëren van een zachte grens naar de open ruimte toe

Het open landschap aan de zuidzijde van Hoog Kortrijk wordt beschermd tegen verdere ontwikkelingen door een zachte grens en overgang te creëren tussen bebouwde omgeving en het landschap. Dit moet de open ruimte maximaal vrijwaren en het ruimtebeslag in de open ruimte tegengaan. De overgangszone wordt gericht op groen en vormen van (zachte) stedelijke recreatie. Er wordt dus bewust geopteerd om Hoog Kortrijk niet uit te breiden, maar kwalitatief te verdichten in de bebouwde ruimte.

Schrappen van onbebouwde woonzones

Gezien het overaanbod in de regio Zuid-West-Vlaanderen aan juridisch bestemde gronden voor wonen, worden niet-ontwikkelde woon(uitbreidings)gebieden in het plangebied geëvalueerd en mogelijks (deels) herbested. Bij de evaluatie van deze gebieden wordt o.a. gebruik gemaakt van het (in opmaak zijnde) Vlaams regelgevend kader en de regionale beleidsprincipes uit de 'Ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde' (zie 1.3), net als het in opmaak zijnde (inter)gemeentelijk ruimtelijk beleidskader woonuitbreidingsgebieden.

Bijzondere aandacht gaat uit naar o.m. de leefbaarheid (bv. in geval van ligging in de omgeving van de bovenlokale weginfrastructuur cf. o.m. luchtkwaliteit, geluidsklimaat, etc.), de aanwezigheid van voorzieningen, de ontsluiting van het collectief vervoer, het kernversterkend karakter en/of de mogelijke aansluiting op de (waardevolle) open ruimte.

In het plangebied wordt het volgende vooropgesteld:

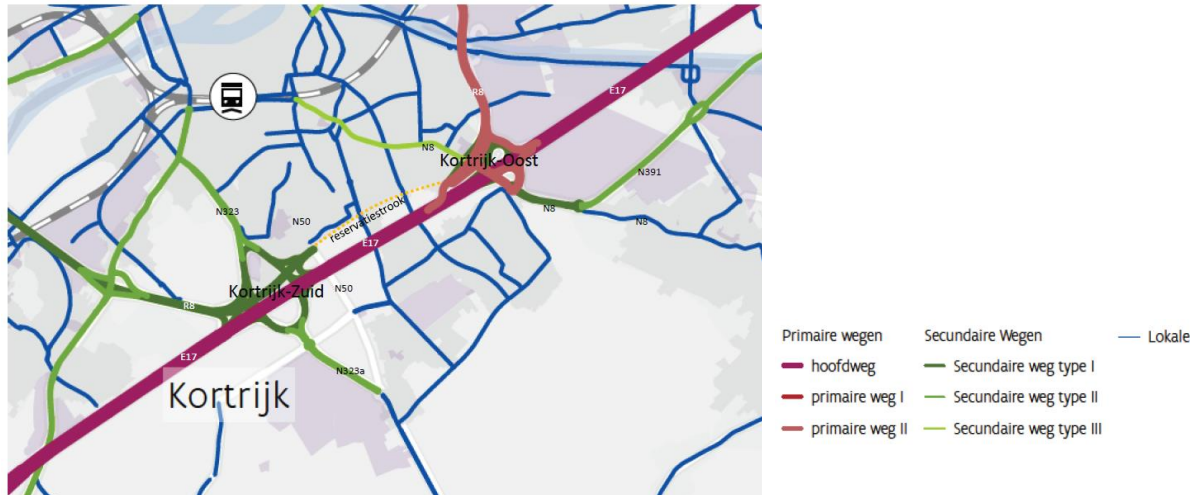
- (Deels) vrijwaren van nog niet aangesneden bestemde woonzones langs de E17 en de R8. Het ontwikkelen van deze zones wordt niet in overeenstemming gezien met de centrale doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid.
- Vrijwaren van onbebouwde woon(uitbreidings)zones aan de rand van Hoog Kortrijk in functie van het creëren van een zachte grens naar de open ruimte toe.
- De overige woongebieden, niet aansluitend op het hoofdwegenetwerk of de open ruimte, worden geëvalueerd in het verdere proces.

2.2.3 Een geïntegreerde aanpak van het verbeteren van de weginfrastructuur

De doelstelling op vlak van infrastructuur betreft het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost als antwoord op de verkeersverzadiging en de dreigende verkeerscongestie en -

onveiligheid op het hogere wegennet. In functie van deze doelstelling wordt onderzocht of het al dan niet sluiten van de ring rond Kortrijk tussen de N50 en de N8 kan bijdragen tot de optimalisatie van hoger vermelde complexen.

Het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, en het al dan niet sluiten van de R8 tussen deze complexen, moet zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de regio.



Figuur 2-12: Bovenlokale weginfrastructuur ter hoogte van het plangebied, met aanduiding van de huidige wegcategorisering

Een geïntegreerde aanpak van infrastructuur, mobiliteit en ruimte

Er is nood aan een goede afstemming tussen infrastructurale en mobiliteitsuitdagingen en ruimtelijke ontwikkelingen. Een geïntegreerde aanpak van mobiliteit en ruimte is voorop te stellen bij de aanpak van de bovenlokale weginfrastructuur.

In deze geïntegreerde aanpak wordt o.m. aandacht besteed aan volgende aspecten:

- Verhogen van de verkeersveiligheid, -leefbaarheid en -leesbaarheid
- Het verbeteren van de bereikbaarheid en de doorstroming
- Barrièrewerking en oversteekbaarheid - via ruimtelijke ingrepen wordt gezocht om de barrièrewerking van de bovenlokale infrastructuur tegen te gaan zodat de verschillende stadsdelen werkelijk met elkaar verbonden worden en de leefbaarheid in het ruimere gebied wordt verhoogd.
- Toetsing aan ruimtelijke kwaliteit
- De leefbaarheid van de omgeving
- In afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving
- Versterken van de identiteit, beeldkwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling voor regionale functies langs de bovenlokale weginfrastructuur
- Toetsing aan de milieueffecten (geluidshinder, luchtkwaliteit, sluisverkeer,...)
- In afstemming met de andere infrastructuurprojecten
- Waar nodig wordt ingezet op communicatie en participatie in functie van transparantie en draagvlakvorming
- ...

Uitgangspunten in relatie tot de overige infrastructuurwerken op de R8 en omliggende autosnelwegen

In het onderzoek naar de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost dient rekening gehouden te worden met de onderlinge wisselwerking en de relatie met het functioneren van de R8 als geheel en de E17, en met het omliggende hoger wegennet.

De optimale doorstroming op de R8 ter hoogte van Kuurne en Harelbeke, de optimalisatie van de verkeerswisselaar Aalbeke en de realisatie van de trompetaansluiting R8/A19 zijn noodzakelijk om een oplossing te vinden voor een goed functioneren van de R8 als geheel en de E17 (zie procesnota, 1.3.1). Naast de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost vormen deze infrastructuurwerken een essentieel deel van de oplossing.

In het onderzoek K-R8 wordt dan ook uitgegaan van de gerealiseerde ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19, een optimale noordelijke doortrekking van de R8 en een optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke. De optimalisatie van deze infrastructuur wordt niet onderzocht in het proces van K-R8 (zie procesnota, 1.3.1), maar wordt er wel op afgestemd met bijzondere aandacht voor leefbaarheid, transparantie en draagvlakvorming.

Doorstroming op de gewest- en invalswegen

Ook de doorstroming op de gewest-/invalswegen en de eerstvolgende kruispunten op deze gewest-/invalswegen aansluitend op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost maakt integraal deel uit van het onderzoek.

Voor de herinrichting van de Oudenaardsesteenweg N8 tussen de rotonde Cowboy Henk en de rotonde N8 x N391 (Q8-rotonde) wordt door het Agentschap Wegen en Verkeer in 2021 een studie opgestart om de herinrichting parallel met K-R8 en in afwachting van de definitieve optimalisatie van de verkeerscomplexen uit te voeren (zie procesnota, 1.3.1).

Filetolerantie in functie van een modal shift

Na de infrastructuurwerken op de R8 en aan de verkeerswisselaar Aalbeke wordt geen structurele filevorming getolereerd op de hoofdwegen E17, E403 en de R8.

Ter hoogte van de kruispunten op het onderliggend wegennet wordt een zekere mate van filevorming getolereerd. Tijdens de spits wordt het acceptabel bevonden om pas tijdens de tweede lichtencyclus mee door groen te geraken, indien dit niet leidt tot fileterugslag waardoor het eerstvolgende kruispunt geblokkeerd raakt. In geval van rotondes wordt gekeken naar de fileopbouw met gelijkaardige wachttijden.

Los van deze kruispunten wordt elke vorm van filevorming getolereerd, wat nodig is om de omslag naar alternatieve vervoersmodi mogelijk te maken.

Capaciteitsgrens van de infrastructuur

Het is tevens de doelstelling om in het verdere onderzoek te bepalen wat maximaal ontworpen kan worden op vlak van infrastructuur en dus de draagkracht en de capaciteitsgrens van de infrastructuur te bepalen. Naast principes als duurzaam ruimtegebruik, kwalitatief ruimtelijk rendement, locatiebeleid,... zal dus ook de verkeersinfrastructuur fungeren als kapstok voor wat mogelijk is op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen.

Voor het bepalen van de draagkracht en capaciteitsgrens van de infrastructuur wordt vertrokken van een aantal (ontwerpmatige) aandachtspunten die de alternatieven op vlak van de bovenlokale weginfrastructuur richting en vorm geven:

- Technische bepalingen voor het wegenisontwerp (bv. boogstralen, verkanting, bochtverbreding,...)
- Maximaal gebruik van de bestaande wegenis
- Geen extra verkeerscomplex op de E17
- Geen rechtstreekse aansluiting van de E17 op de N50
- Geen extra toegangsweg via het regionaal bedrijventerrein Evolis naar een mogelijk verlengd op- en afrittencomplex op de E17
- Het bovenlokaal verkeer zo snel mogelijk naar het hoger verkeersnet leiden
- De impact op de doorstroming voor wegverkeer inclusief het openbaar vervoer op het lagere verkeersnetwerk
- Het vrijwaren van de straat Kapel ter Bede (Kortrijk) en het gedeelte van de Keizersstraat aan de zuidzijde van de E17 (Harelbeke) van zwaar verkeer en bedrijfsverkeer
- De doorstroming en verdere uitbouw van fiets snelwegen (in het bijzonder het vrijwaren van het Guldenspoorpad) en het bovenlokaal fietsnetwerk (zie 2.2.1)
- Het maximaal vrijwaren van het aanwezige erfgoed
- Het maximaal handhaven van groene gebieden (zoals het Kennedybos en Marionetten)
- Het werken aan ecologische ontsnippering en het bijdragen aan de uitbouw van een continue bovenlokale groene verbinding tussen het Preshoekbos, het Stadsgroen Marionetten, het Kennedybos, het Kanaalbos en het provinciaal domein De Gavers, aan de hand van de realisatie van groencorridors, ecodeucten/ecotunnels en groene 'stapstenen' in de omgeving van Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost (zie 2.2.2.2)

2.3 Planvoornemen

Het GRUP zal die bestemmingswijzigingen in het gebied meenemen die nodig zijn in functie van de realisatie van de doelstellingen. De beoogde herbestemmingen in functie van het verhogen van de leefbaarheid, de inzet op modal shift, reconversie en kwalitatieve verdichting, de realisatie van de verbindende groenstructuur en het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur komen aan bod in dit hoofdstuk.

Om de plandoelstellingen te verwezenlijken zal het ook nodig zijn om andere instrumenten te koppelen aan het GRUP (zie procesnota, 2.4.2).

2.3.1 Herbestemmingen in functie van het verhogen van de leefbaarheid

De mogelijke herbestemmingen in functie van het verhogen van de leefbaarheid zullen voortvloeien uit het verdere onderzoek:

- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van het verhogen van de leefbaarheid van de woon- en werkomgevingen. Het kan hierbij gaan om buffers (geluid, visueel, groen,...) voor de inpassing van de bovenlokale weginfrastructuur of ter compensatie.

- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de landschappelijke en functionele inpassing van weginfrastructuur (waaronder ook ruimte voor water), de realisatie van maatregelen vanuit het MER en dus, het verminderen van bestaande effecten van de bovenlokale weginfrastructuur.
- ...

2.3.2 Herbestemmingen in functie van de inzet op modal shift

Gezien het belang van het bewerkstellingen van een mobiliteitsverschuiving, zullen hiervoor herbestemmingen nodig zijn:

- De bestemmingswijzigingen die nodig zijn in functie van de multimodale bereikbaarheid en het verminderen van de barrièrewerking. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht fiets- en voetgangersverbindingen, wijziging van openbaar vervoersverbindingen, ...
- Voor deze bestemmingswijzigingen kan gewerkt worden met een effectief bestemmingsgebied (bv. voor de mogelijke aanleg van vrije bus- of fietsstroken langs de N8 en/of N50) of een symbolische aanduiding in overdruk (bv. voor de aanduiding van het tracé van de fietssnelweg Guldenspoorpad).
- Bestemmingswijzigingen die nodig zijn voor de uitbouw en opwaardering van multimodale knooppunten of mobipunten op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost, en de eventueel daaraan gekoppelde voorzieningen.
- ...

2.3.3 Herbestemmingen in functie van reconversie en kwalitatieve verdichting

Bestaande (stedelijke) ontwikkelingen en ontwikkelingsmogelijkheden in het plangebied worden geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroëntieerd. Dit gebeurt in functie van het verhogen van de leefbaarheid, vanuit ruimtelijke principes als o.m. duurzaam ruimtegebruik en kwalitatief ruimtelijk rendement, de noodzaak tot het beperken van de verkeersgeneratie, de herlocalisatie in functie van een betere multimodale ontsluiting,... en wordt onderbouwd vanuit de behoeftes in het stedelijk gebied.

O.b.v. de resultaten van het voorbereidend onderzoek K-R8 wordt niet meer uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. Er zijn dus ruimtelijke keuzes te maken in afstemming met de mogelijkheden op vlak van alternatieve vervoersmodi en het verbeteren van de weginfrastructuur. De ontwikkelingsmogelijkheden zijn niet alleen te bepalen in relatie tot de multimodale ontsluitingsmogelijkheden, maar ook in samenhang met de ruimtelijke keuzes in de (ruimere) omgeving. Zo zijn er bv. ter hoogte van Kortrijk-Oost nog verschillende niet-ontwikkelde zones (Kapel ter Bede, Littoral, kop van Evolis,...): de gewenste ontwikkelingen (en hun verkeersgeneratie en -afwikkeling) worden binnen K-R8 als geheel afgetoetst aan de draagkracht van de omgeving. Bij de keuze voor bepaalde grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen dient men zich er bewust van te zijn dat dit mogelijke consequenties kan hebben voor andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Hieronder worden de verschillende deelzones besproken waar in het planproces de reconversie- en verdichtingsmogelijkheden worden onderzocht. **De haalbaarheid van de thans beoogde**

herbestemmingen is vanuit het verdere onderzoek na te gaan in functie van een optimale afstemming tussen infrastructuur, mobiliteit en ruimte. Mogelijke verdere bijstellingen zullen vereist zijn o.b.v. de (tussentijdse) onderzoeksresultaten.

Een aantal van deze deelzones zijn ook weerhouden in het locatieonderzoek (Arcadis i.o.v. de intercommunale Leiedal, eindrapport 29 september 2020) voor de realisatie van het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota, 1.3.4). Het betreft op Hoog Kortrijk 'de site Xpo in combinatie met de site P&R' en 'de site Syntra in combinatie met de site P&R en de site van AWW'. Op Kortrijk-Oost zijn dit de 'kop van Evolis' en 'Kapel ter Bede'.

Voor de realisatie van het nieuwe voetbalstadion en aanvullend programma start de stad Kortrijk een gemeentelijk planproces op. Dit gebeurt in wisselwerking met het GRUP K-R8 in functie van een optimale afstemming van beide processen. Binnen dit planproces KVK zal de komende maanden ontwerp onderzoek worden uitgevoerd naar de haalbaarheid van het programma op de site Xpo en op Kapel ter Bede, gekoppeld aan een milieueffecten- en mobiliteitsbeoordeling.



Figuur 2-13: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Hoog Kortrijk

Ruimtelijke optimalisatie van het Kennedypark

Een optimalisatie van het Kennedypark wordt beoogd, waarbij meer ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd. Er wordt gekozen voor een kwalitatieve optimalisatie van het ruimtebeslag langs de President Kennedylaan (kernnet A-as), de Beneluxlaan en ter hoogte van de Kennedyrotonde. Ter hoogte van de Kennedyrotonde wordt gekoppeld aan de zichtlocatie en de bereikbaarheid ook een verdichting vooropgesteld.

In het Kennedypark is in te zetten op vernieuwing en het up-to-date brengen van de bestaande kantoorgebouwen naar de huidige standaarden. Hergebruik van het bestaande potentieel met vernieuwing en optimalisatie van het ruimtebeslag is te prefereren ten opzichte van het creëren van nieuwe zones.

De optimalisatie van het ruimtebeslag is tevens gelinkt aan een verhaal van vergroening met ruimte voor water en minder parking, maar ook inzet op ondergronds parkeren en dubbelgebruik van parking

via gezamenlijke parkeervelden. Op het Kennedypark is ook ruimte te voorzien voor fiets- en wandelpaden in functie van het vervolledigen van het wandel- en fietsnetwerk (incl. fietsstallingen). De oostwest-fietsas doorheen het Kennedypark is uit te bouwen tot een volwaardige verbinding, waarbij meer ruimte is te geven aan het water.

Verdichtingsstrategie omgeving Xpo

De gronden van de site Xpo zijn eigendom van de stad Kortrijk. De concessie die door XOM nv gegeven is aan Kortrijk Xpo bv loopt af, waardoor de site mogelijk in aanmerking komt voor een andere invulling. Hiervoor worden twee scenario's gezien:

- Kortrijk Xpo blijft de hoofdfunctie, waarbij de mogelijkheden voor de optimalisatie van de site worden onderzocht. Er wordt onder meer nagedacht om (naast de huidige Xpo) een ontwikkelings-/verdichtingsstrook toe te laten aan de rand van de N50 Doorniksesteenweg met een verweving van functies (kantoren, publieke en ondersteunende functies, etc.). Ook de huidige parkeervelden vormen onderdeel van het onderzoek in functie van ontharding, compactere herinrichting,
- Kortrijk Xpo verdwijnt (deels), waarbij de site breed wordt bestemd voor grootschalige stedelijke activiteiten (zoals kantoren, hotel, publieke en ondersteunende functies, etc. maar evengoed exporuimte) en gebruik wordt gemaakt van de potenties inzake dubbelgebruik van parkeerplaatsen (verminderen aantal parkeerplaatsen door het inschakelen van nabije bestaande parkings als parking Vives, Decathlon, CM). Hierbij zou opnieuw kunnen voorzien worden in de ontwikkelings-/verdichtingszone langs de N50.

Naast de twee scenario's voor de site Xpo zelf wordt in het verdere ontwerp onderzoek ook de mogelijkheid bekeken om Hoog Kortrijk (ter hoogte van Xpo) beter te verbinden met het stadscentrum de overzijde van de E17. Dit kadert binnen het versterken van de Noord-Zuid as, zoals opgenomen in het toekomstplan Kortrijk 2025. Het voorliggende concept voorziet de brug over de E17 te verbreden in functie van een nieuw kwalitatief publiek domein. Op deze manier worden ook de potenties langs de N50 geoptimaliseerd.

Afhankelijk van de variant voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid wordt ook de binnenkant van dit complex ten zuiden van de E17 betrokken in het verkozen scenario.

Op de site zijn ook de mogelijkheden voor de realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal mobipunt) te onderzoeken (zie 2.4.4).

De brandweersite

Na herlocalisatie van de HVZ Fluvia-kazerne aan de Doorniksesteenweg N50 zijn de ontwikkelingsmogelijkheden te bekijken. Hierbij is er een grote afhankelijkheid van de ruimte-claims in functie van het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid. Concrete uitspraken over de site zijn in deze zin nog niet mogelijk, wel wordt gelet op de goede ligging langs de N50 (met HOV-verbinding) een ruimtelijk programma beoogd. De site heeft ook een belangrijke zichtlocatie voor de stad. In het verdere proces zijn de potenties voor kantoren, maar ook de mogelijkheden voor bv. diensten en hotel te onderzoeken.

In functie van het bewaren van een dynamiek langs de HOV-verbinding is te bekijken of wonen via verweving of als ondergeschikt programma op de site aan bod kan komen. Hierbij dient in elk geval gezien de ligging nabij het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid de leefbaarheid in acht worden genomen.

Zoals vermeld bij de site van Kortrijk Xpo, wordt onderzocht om de site te verbinden met Hoog Kortrijk aan de overzijde van de E17. Dit kadert binnen het versterken van de Noord-Zuid as, zoals opgenomen in het toekomstplan Kortrijk 2025. Het voorliggende concept voorziet de brug over de E17 te verbreden in functie van een nieuw kwalitatief publiek domein. Op deze manier worden ook de potenties langs de N50 geoptimaliseerd.

Op de site zijn ook de mogelijkheden voor de realisatie van een multimodaal knooppunt (regionaal mobipunt) te onderzoeken (zie 2.4.4).

Verdichtingsstrategie site P&R en site Agentschap Wegen en Verkeer

Op de hoek van de President Kennedylaan en de Beneluxlaan zijn de huidige park & ride (P&R) en de Districtgebouwen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gelegen. De P&R telt 460 parkeerplaatsen. De gronden zijn eigendom van de stad Kortrijk en het AWV. De P&R wordt momenteel onderbenut.

De komst van de HOV-as kan hierin verandering brengen. Bovendien creëert deze gunstige ligging langs de HOV-as ook bijkomende ontwikkelingspotenties. De site P&R en (een gedeelte van) de site AWV worden dan ook gezien als verdichtingslocaties voor een programma van stedelijke functies.

De toekomstplannen voorzien hier een mogelijke ontwikkeling met bv. kantoren, diensten en/of andere stedelijke functies in combinatie met de verdere uitbouw van de P&R tot een multimodaal knooppunt (zie 2.4.4). Hierbij is te onderzoeken of de P&R een plek kan zijn voor gezamenlijk parkeren op Hoog Kortrijk. Of er kan geopteerd worden voor een volledige ontwikkeling van de site met stedelijke functies, waarbij de P&R wordt verplaatst naar de site Xpo. De ontwikkeling op de site kan voorzien worden van compacte en hogere kopgebouwen die fungeren als entree naar Hoog Kortrijk. Ook de gronden van AWV hebben potenties om in de toekomst te verdichten.

De toekomstige ontwikkeling van beide sites dient in onderlinge afstemming te gebeuren én te worden gekoppeld aan de toekomstplannen voor Syntra en het park 't Hoge. Hierbij worden wandel- en fietspaden kwalitatief geïntegreerd en wordt ruimte voorzien voor groen en water.

Verdichtingsstrategie sites kennisinstellingen Hoog Kortrijk: versterken van het 'one-campusmodel'

De onderwijscampussen op Hoog Kortrijk zijn van strategisch belang voor de stad Kortrijk en de ruimere regio. De aanwezige en geplande functies hebben hun betekenis op vlak van Onderzoek en Ontwikkeling (R&D), gekenmerkt door o.m. interdisciplinariteit, regionale samenwerking en internationale activiteit. Deze activiteiten zijn bijgevolg niet alleen van belang voor de stad, maar voor de ganse economische ruggengraat van de regio.

Deze sterkte uit zich echter niet ten volle op het terrein. Daarom is er de wens om de drie campussen - Syntra, Vives en Kulak - sterker met elkaar te verbinden tot een 'one-campusmodel', waarbij de verbindende groenstructuur een belangrijke rol zal spelen. Dit houdt in dat de drie campussen elk verdichtingsmogelijkheden krijgen, gekoppeld aan vergroenen van hun campussen.

Er wordt ook ingezet op het verstevigen van het wandel- en fietsnetwerk (gelinkt aan de groenstructuur) die de drie campussen met elkaar verbindt, met veilige oversteken ter hoogte van Doorniksesteenweg en de Etienne Sabbelaan. Een belangrijke fietsas is de oost-west fietsverbinding

(fietsroute 8 Marke - Kennedypark - Evolis in de Toekomstvisie Fietsnetwerk Kortrijk) die doorheen de verschillende campussen loopt, en onderdeel is van het BFF op Kortrijks grondgebied.

Daarenboven wordt ook gestreefd naar een stand-still parkeerbeleid (met ook onderzoek naar het mogelijks beperken van parkeerplaatsen), waarbij parkings indien mogelijk ook kunnen worden gedeeld. Dit kadert binnen een vernieuwd beleid, waarbij multimodale bereikbaarheid van de 'one-campus' (met de komst van HOV-lijn) zal worden gepromoot. Hiervoor zal een gezamenlijk schoolvervoersplan worden opgemaakt, die duidelijkheid moet bieden over de huidige en te verwachten vervoersbewegingen van en naar de campus. De uitkomst van deze studie zal sturend zijn voor de verdere keuzes m.b.t parkeerbeleid op de verschillende campussites.

Hieronder worden verdichtingsstrategieën beschreven per campussite:

Verdichtingsstrategie omgeving Syntra

De site tussen de Beneluxlaan en Doorniksesteenweg N50 heeft een grootte van bijna 10 ha. Syntra West Kortrijk heeft plannen tot reorganisatie van hun site. Men wil hierbij een compactere campus organiseren. Een gedeelte van de gronden - aansluitend bij kasteel 't Hoge - komt in handen van de POM, die hier ook bijkomende bebouwing wenst te realiseren. Momenteel worden potenties voor het slim en kwalitatief verdichten van de site gezamenlijk onderzocht. Volgende ruimtelijke inrichtingsprincipes worden hierbij toegepast:

- Het verhogen van de leesbaarheid van de site, met ook een verhoogde zichtbaarheid aan de kant van de Doorniksesteenweg.
- Het vergroenen van de site met ook het optimaliseren van de fietsverbindingen op de site. Ook het aanleggen van de fietsbrug over de Beneluxlaan (onderdeel van BFF), die zorgt voor een verbinding met het westelijke deel van Hoog Kortrijk en verder richting Marke en Aalbeke, kan hierbij een rol spelen.
- Reorganisatie van het parkeren, waarbij wordt ingezet op dubbelgebruik van parkeerplaatsen i.s.m. de POM en interferentie met fietsverbindingen wordt vermeden.
- Er is rekening te houden met het aangrenzend landhuis/kasteel 't Hooghe beschermd als monument en het park als stads- of dorpsgezicht.

Site Vives

De Vives Campus, gelegen tussen de Doorniksesteenweg en de Etienne Sabbelaan, kan verder worden ontwikkeld (bv. nieuwe studentenvestigingen, bijkomende leslokalen) op basis van het gridpatroon die er vandaag reeds aanwezig is. Elke verdichting van de site moet gepaard gaan met ontharding in functie van een kwalitatieve uitbouw van groen en trage weggennet doorheen de Campus, waarbij de langslopende beekvallei wordt gevrijwaard.

Er is ook rekening te houden met de oost-westfietsverbinding die door de campus loopt en die onderdeel uitmaakt van het BFF. Bijkomende parkeergelegenheden zijn niet gewenst, om de modal shift bij de studenten naar het openbaar vervoer en de fiets mogelijk te maken.

Site Kulak

Naast de verdere uitbouw van volumes aansluitend op het Spina onderwijsgebouw wordt de groei van de Campus momenteel ruimtelijk onderzocht. Hierbij wordt vanuit ruimtelijk oogpunt vooropgesteld om de uitbreidingsmogelijkheden te voorzien langs de Etienne Sabbelaan (HOV-as), met de suggestie van een kopvolume beperkt tot de bestaande toegang van de campus. Deze nieuwe

ontwikkelingen moeten worden gekoppeld aan meer ruimte voor kwalitatief publiek domein en groen, in samenhang met fiets- en wandelpaden. Er wordt ook rekening gehouden met de oost-westfietsverbinding die door de campus loopt en onderdeel uitmaakt van het BFF. Parkeergelegenen en fietsvoorzieningen zijn te bundelen aan het begin van de campus.



- A Gebouw A
- B Gebouw B
- C Gebouw C
- E Gebouw E
- D Studentenresidentie Studentendorp
- F Studentenresidentie De Corona
- G Studentenresidentie Spoelberg
- H Studentenhuis en studentenrestaurant Alma
- I IICK (leerruimtes van de toekomst)

Figuur 2-14 en 2-15: Campus Kulak Kortrijk (Bron: kulak.kuleuven.be)

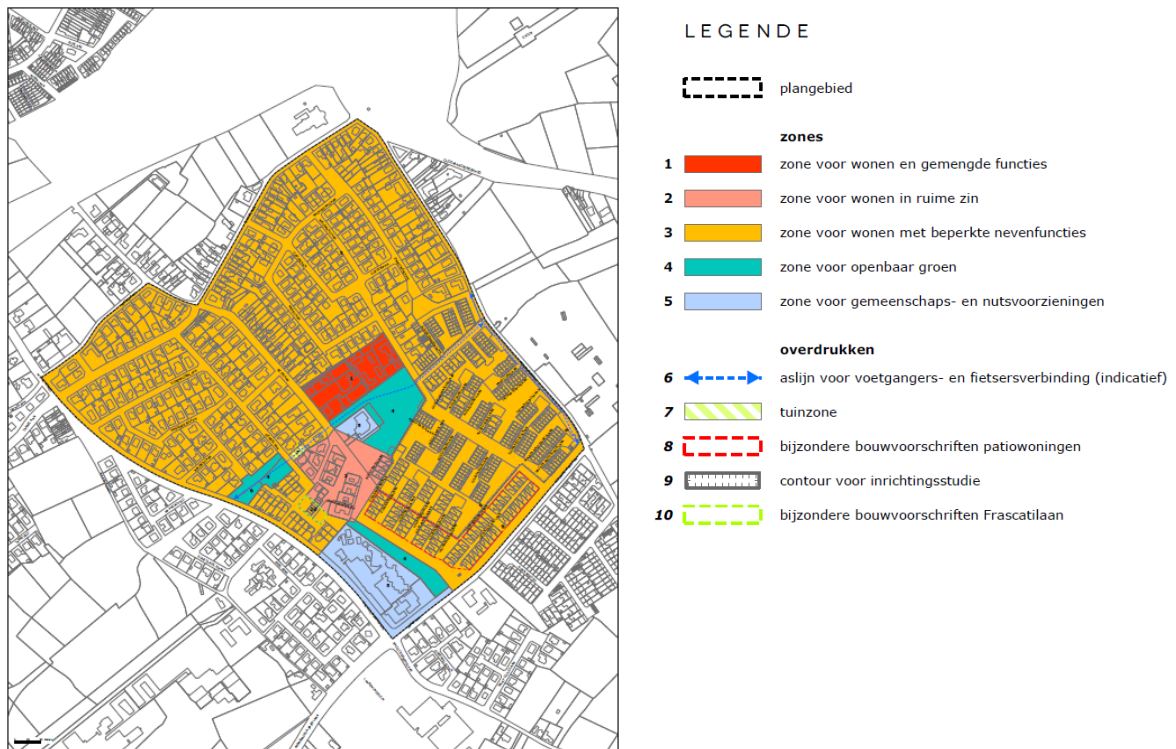
Woongebied ten noorden van Vlasakker

Met betrekking tot het onbebouwd woongebied ten noorden van Vlasakker, op de hoek van de Tarwelaan en Maandagweg (circa 2,8 ha), zijn de ontwikkelingsmogelijkheden te onderzoeken in samenhang met een mogelijke aansluiting en/of toegang tot de open ruimte van Vlasakker (zie 2.3.4).

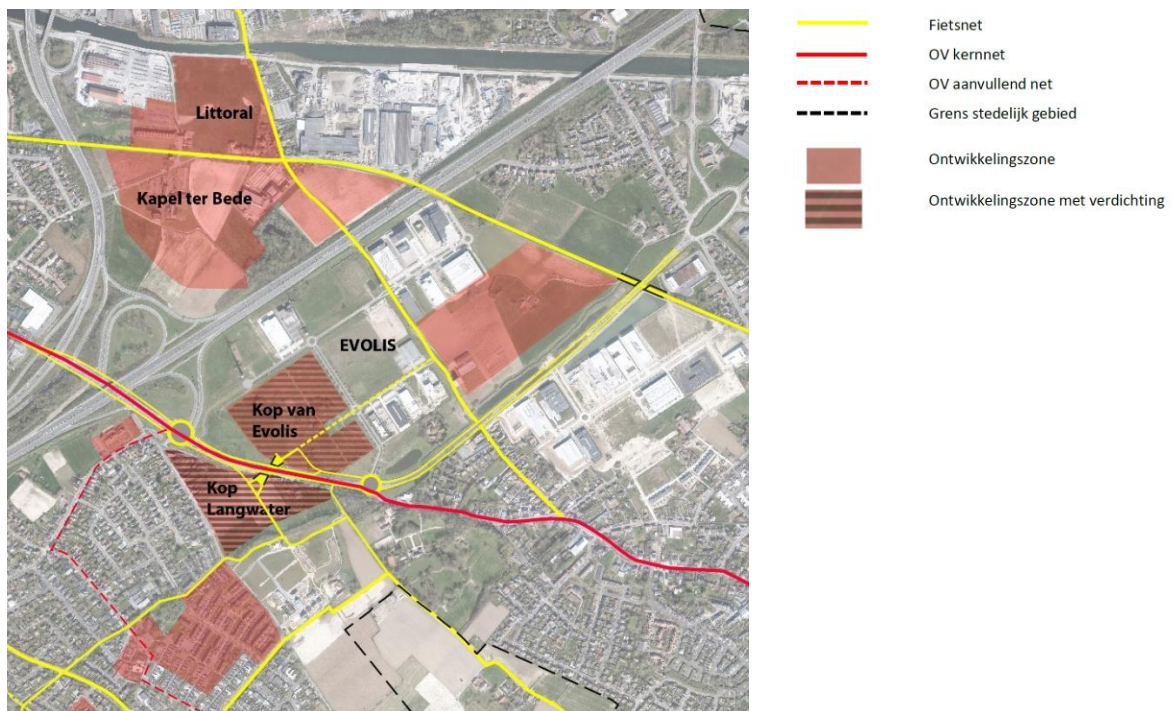
Wijk Lange Munte

De stad Kortrijk maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan (fase ontwerp-RUP) op voor de buurt Lange Munte, bij benadering afgebakend door de Roggelaan, de Morinnestraat, de Baaistraat en de Bad Godesberglaan. Het RUP komt er om de buurt klaar te maken voor de toekomst. De sociale woonwijk wordt vernieuwd, het commercieel centrum krijgt een upgrade en de woonwijk wordt meer levensloopbestendig: oudere wijkbewoners krijgen de mogelijkheid om te verhuizen naar een aangepaste woning in de wijk. Het OC Lange Munte krijgt ruimte om uit te breiden en er komt een functionele fietsroute die de wijk verbindt met de rest van de stad. Het RUP zorgt er ook voor dat het park achter het OC een groene zone blijft en dat verouderde bouwvoorschriften vernieuwd worden.

Dit gemeentelijke planproces wordt voortgezet. In functie van de inpassing in het ruimere verhaal is dit RUP in opmaak, althans in deze fase, gelegen binnen de contouren van K-R8. Doelstellingen als het realiseren van een groenzone en een functionele fietsroute zijn in overeenstemming met de doelstellingen van K-R8 en dienen ingebed te worden in het netwerk van fietsverbindingen en de ruimere (regionale) groenstructuur. In het verdere proces van K-R8 zullen, in afstemming met het gemeentelijk RUP Lange Munte-Beeklaan, de plancontouren van K-R8 nog verder worden verfijnd.



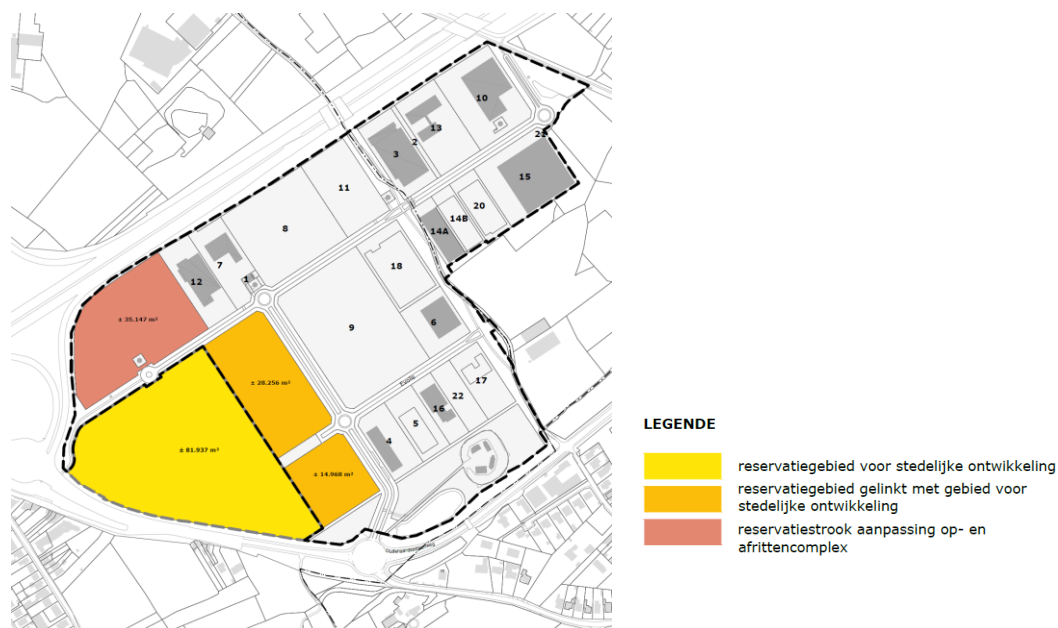
Figuur 2-16: Bestemmingsplan ontwerp-RUP Lange Munte-Beeklaan



Figuur 2-17: Ontwikkelingszones (met verdichting) op Kortrijk-Oost

Kop van Evolis

Het begrip “kop van Evolis” slaat op de westelijke uitloper van het bedrijventerrein Evolis nabij het complex Kortrijk-Oost en het gebied voor stedelijke ontwikkeling (art. 7.3. van het deelplan 7j “Stedelijk woongebied Langwater” van het gewestelijk RUP) ten noorden van de N8. De kop en de aanpalende percelen worden momenteel bevroren voor ontwikkeling door de publieke ontwikkelaar van Evolis (intercommunale Leiedal).



Figuur 2-18: Verkoopkaart Evolis Kortrijk-Harelbeke

De kop van Evolis wordt gezien als verdichtingslocatie voor een programma van stedelijke functies. Hiervoor worden volgende scenario's gezien:

- Evolis wordt afgewerkt in de lijn van de huidige bestemming, met bedrijvigheid aansluitend op het bedrijventerrein Evolis. Hierbij zijn ook de mogelijkheden te onderzoeken in functie van gestapelde bedrijvigheid. Verder onderzoek is nog te verrichten in functie van verkoopbaarheid, brandveiligheid, op vlak van bouwtechniek, etc. Kantoren worden in dit scenario enkel overwogen als ondersteunend onderdeel van het economisch programma¹⁵.
- De kop van Evolis wordt ontwikkeld als 'stadspoort', in combinatie met het gebied voor stedelijke ontwikkeling aan de overzijde van de N8 (zie verder – Kop van Langwater). Dit dient verder onderzocht te worden. Hierbij wordt gedacht aan stedelijke functies, complementair aan de binnenstad.

Voordelig aan deze locatie is dat voor het parkeerprogramma van mogelijke stedelijke functies (zoals bv. het parkeerprogramma van het voetbalstadion met aanvullend programma) er gebruik kan worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen, om te voldoen aan een mogelijke parkeerbehoefte. Op de bedrijventerreinen van Evolis en de Pluim zijn nl. brede parkeerstroken (1.800 parkeerplaatsen op Evolis en 600 plaatsen op De Pluim) voorzien die zodanig worden beheerd (via de verkoopvoorwaarden per bedrijfsperceel) dat ze in dubbelgebruik kunnen worden ingezet.

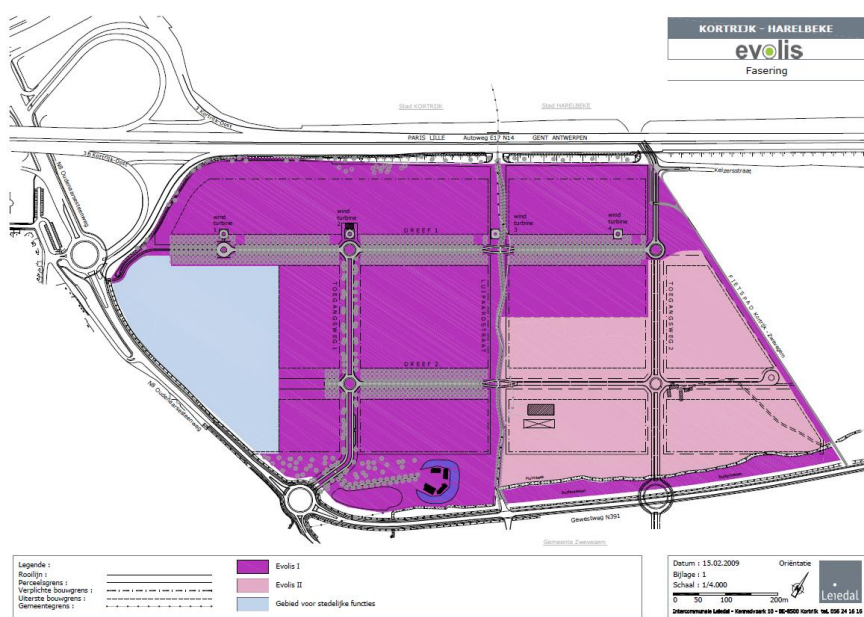
De ontwikkeling van de kop van Evolis is ook af te stemmen op de studie voor de herinrichting van de N8 (zie procesnota, 1.3.1) en de plannen voor de realisatie van de nieuwe brandweerkazerne als hoofdzetel van de Hulpverleningszone Fluvia op het perceel net ten noorden van de Q8-rotonde (N8 x N391). Een omgevingsvergunningsaanvraag is thans in voorbereiding.

¹⁵ Bij de mogelijke realisatie van het voetbalstadion voor KV Kortrijk op de kop van Evolis ontstaan specifieke opportuniteiten. De potenties voor de kantoormarkt zullen in het proces van KVK bekeken worden.

Het bedrijventerrein Evolis

Het regionaal bedrijventerrein Evolis is gelegen tussen de E17, de N8, de N391 en de oude spoorwegbedding (grondgebied Kortrijk en Harelbeke). Het gebied is volgens het gewestplan bestemd als industriegebied (Evolis I) en regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter (Evolis II). Evolis Kortrijk-Harelbeke (fase I + II) heeft een oppervlakte van 65 hectare bruto.

Op Evolis I zijn reeds verschillende bedrijven gevestigd. Gezien de aantoonbare regionale behoefte aan grote bedrijfspercelen, wordt actief ingezet om Evolis II (grondgebied Harelbeke, ca. 20 ha bruto) op korte termijn in te richten als regionaal bedrijventerrein volgens het inrichtingsplan van 2006. In plaats van een rotonde op de N391 is recent een lichtengeregeld kruispunt aangelegd dat ook het bedrijventerrein de Pluim ontsluit.

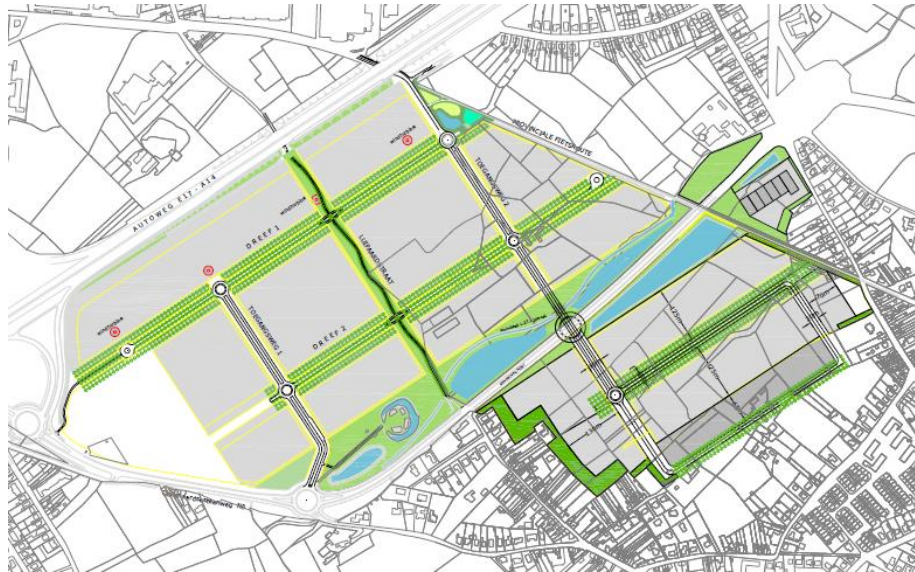


Figuur 2-19: De bedrijventerreinen Evolis I (paars) en Evolis II (roos)

De verdere realisatie van het bedrijventerrein Evolis vergt geen herbesteding. Gedeeltelijke herbestedingen zijn enkel vereist in functie van mogelijke ruimte-innames voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (zie 2.3.5).

Het inrichtingsplan van 2006 vormt tot op heden de basis voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Evolis. Dit plan omvat o.m. volgende stedenbouwkundig concepten:

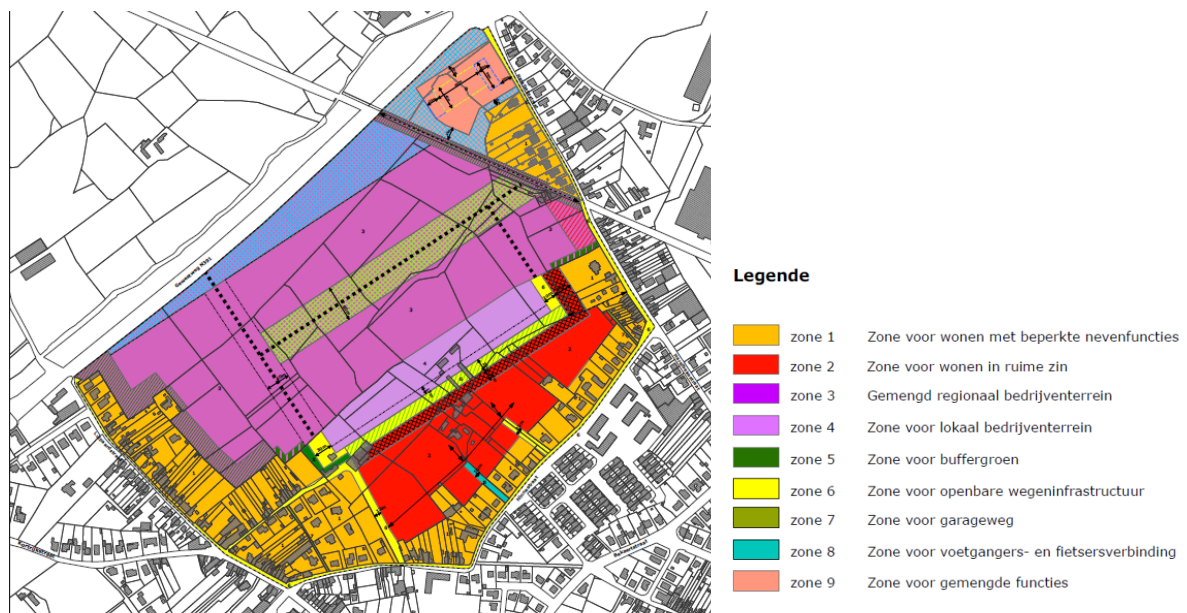
- Vanuit de bekommernis voor zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik wordt voorzien in de aanleg van uniforme parkeerstrips langs de dreven. Deze parkeerstrips dienen zowel voor de eigen parkeerbehoefte van de bedrijven, als worden deze ook ter beschikking gesteld aan derden.
- De dominante openbare groenstructuren mogen niet in het gedrang worden gebracht door de omgevingsaanleg van de bedrijven. De groenaanleg op eigen terrein moet kwaliteitsvol zijn en moet in overeenstemming zijn met de omgevingsaanleg van het openbaar domein.



Figuur 2-20: Inrichtingsplan voor het bedrijventerrein Evolis en Zwevegem-Losschaert, 2006

Het bedrijventerrein Zwevegem Losschaert (“De Pluim”)

Het bedrijventerrein Zwevegem-Losschaert is gelegen tussen de N391, de Luipaardstraat, de Harelbeekstraat en de Hinnestraat. Het gemeentelijk RUP “Zwevegem-Losschaert” (26/08/2010) onderscheidt een gemengd regionaal bedrijventerrein van circa 23 hectare (verfijning van het deelplan 3b van het gewestelijk RUP), een lokaal bedrijventerrein van circa 4 hectare, een nieuwe woonwijk van 7 hectare (max. 135 wooneenheden) en een zone voor gemengde functies. Op basis van dit RUP werd een inrichtingsstudie opgemaakt.



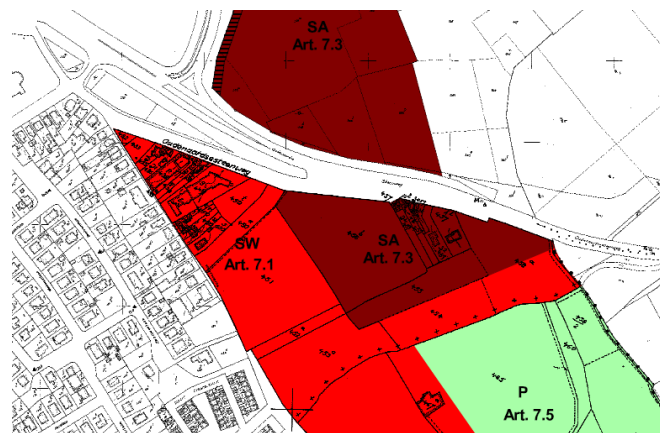
Figuur 2-21: Gemeentelijk RUP Losschaert, goedgekeurd op 26/08/2010

De bedrijvenszones (zone 3 en 4) en de zone voor gemengde functies (zone 9) worden opgenomen in het plangebied van K-R8 om zo de samenhang met de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Evolis te garanderen, waarbij ook te bekijken is om de mobiliteitsafwikkeling van beide bedrijventerreinen aan elkaar te koppelen. De overige zones, waaronder de woonzones (zones 1 en 2), worden niet opgenomen in het plangebied K-R8.

De kop van Evolis en de kop van Langwater worden gezien als verdichtingslocaties. Bij de ontwikkeling van deze zones is in functie van en duurzaam en zuinig ruimtegebruik maximaal in te zetten op een complementair parkeergebruik, waarbij ook de parkeerstroken op de bedrijventerreinen Evolis en De Pluim maximaal zijn te benutten.

Kop van Langwater

De kop van Langwater is deels bestemd als stedelijk woongebied (art. 7.1.) en deels als gebied voor stedelijke ontwikkeling (art. 7.3.) opgenomen in het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006). In deze driehoekige zone zijn de verdichtingsmogelijkheden te onderzoeken, net als - in combinatie met de Kop van Evolis - de ontwikkeling als 'stadspoort' voor Kortrijk (zie hoger, Kop van Evolis). Ruimtelijk ontwerpend onderzoek kan hier verdere duidelijkheid over verschaffen.



Figuur 2-22: Uittreksel uit deelplan 7j van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006)

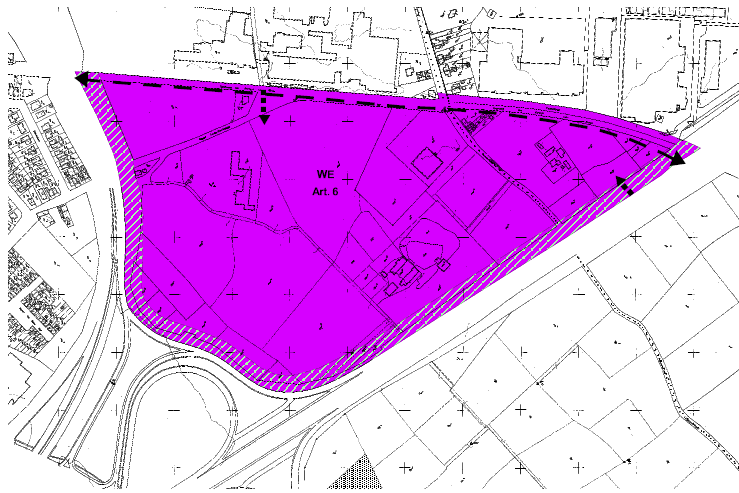
De kop van Langwater is ook te bekijken als één van de mogelijke locaties voor de realisatie van een multimodaal knooppunt ter hoogte van Kortrijk-Oost (zie 2.4.4).

Kapel ter Bede

Kapel ter Bede (circa 30 ha) is gelegen tussen het Guldenspoorpad, de R8 en de E17 (complex Kortrijk-Oost), op grondgebied Kortrijk en Harelbeke. Het gebied is bestemd door het deelplan 6 "Kapel ter Bede" van het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' (20 januari 2006) als een gebied voor wetenschapspark en (grootschalige) stedelijke activiteiten. Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven waarvan de hoofdactiviteit gericht is op fundamenteel en/of toegepast onderzoek en/of ontwikkeling in samenhang met onderwijs- en opleidingsactiviteiten. Stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten zijn tevens toegelaten.

De toelichtingsnota bij het GRUP duidt hierbij:

- *"De ontwikkeling voor onderzoeksactiviteiten is de hoofdbestemming. Stedelijke activiteiten gelden als ondergeschikte bestemming."*
- *"Stedelijke activiteiten van regionaal belang zijn in laatste instantie ook toegelaten. Elke activiteit dient het geheel te versterken, zowel het geheel van het plangebied als het geheel van het regionaal stedelijk gebied. Grootschalige activiteiten die inspelen op de potenties van de locatie zouden een grote meerwaarde vormen voor het stedelijk gebied."*



Figuur 2-23: Deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede' van het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' (20 januari 2006)

De zone geraakte tot op heden moeilijk ingevuld, gezien het ontbreken van financiële middelen en concrete initiatieven vanuit wetenschappelijke instellingen. Gezien de ontbrekende vraag naar deze voorzieningen zoals strikt geformuleerd in de voorschriften, worden de stedenbouwkundige voorschriften voor wat betreft de bestemming 'wetenschapspark' (deels) in vraag gesteld. Er is dan ook te bekijken welk aandeel wetenschapspark er nog is te behouden. Daarnaast worden ook delen van het gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten in vraag gesteld, gezien de hoge verkeersintensiteit van de huidige bestemmingen.

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van Kapel ter Bede worden bepaald in samenhang met de mogelijkheden inzake (multimodale) bereikbaarheid en ontsluiting. De site is op vandaag niet ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer en volgens de principes van basisbereikbaarheid (bundelen en ontvlechten) zal er geen bus komen tot op de site van Kapel ter Bede (de kernnet A-lijn rijdt op de N8 met frequentie 15').

Kapel Ter Bede ontsluit op het BFF, via de fietssnelweg het Guldenpoorpad F45 (Gent-Oudenaarde-Kortrijk), het BFF langs de Luipaardstraat en het fietspad via de straat Kapel ter Bede richting N8. Deze fietspaden dienen dan ook kwalitatief geïntegreerd te worden in de toekomstige ontwikkeling van Kapel Ter Bede.

Kapel ter Bede wordt momenteel ook bekeken in functie van de uitbouw van een multimodaal knooppunt op Kortrijk-Oost (zie 2.4.4).

Om de site vlot en veilig te ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer, zijn infrastructuurwerken noodzakelijk. In het onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden van Kapel ter Bede is rekening te houden met:

- De relatie met de Paperclip (zie procesnota, 1.3.1), waarbij is af te stemmen met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) (zie procesnota, 1.3.2).
- Een mogelijke ontsluiting langs de kades van het kanaal, via de Kanaalstraat en/of Visserskaai, is af te stemmen met het complex project KBK. Zo wordt in het complex project voorgesteld dat de Kanaalstraat in meer of mindere mate uitgebouwd en ingericht wordt als interne verbindingsweg voor het economische verkeer, zeker als gekozen wordt voor een scenario met een netwerk van verschillende kleine overslagactiviteiten.

- In het geïntegreerd onderzoek KBK wordt ook een mogelijke nieuwe wegverbinding voorgesteld door bv. de Luipaardbrug te voorzien op gemengd verkeer (met voldoende aandacht voor de veiligheid voor fietsers) of door een aparte brug te voorzien in de buurt van de Luipaardstraat enkel voor gemotoriseerd verkeer naast de Luipaardbrug die dan voorbehouden blijft voor fietsers.
- Een rechtstreekse aantakking op de R8 is niet wenselijk vanuit veiligheidsoverwegingen (cf. beperkte weefafstand). Een ontsluiting naar de N8 lijkt niet evident.
- Een ontsluiting via de straat Kapel ter Bede of de Keizersstraat loopt door woonwijken en is niet wenselijk.
- Een ontsluiting van Kapel ter Bede via het bedrijventerrein Evolis is verder te onderzoeken, waarbij in elk geval specifieke aandacht dient uit te gaan naar het vrijwaren van de fietssnelweg. Extra verkeer dwars door het bedrijventerrein Evolis is niet aangewezen.
- Specifieke aandacht voor de mobiliteit ter hoogte van het Guldenspoorpad. Zo is er bv. bij de verdere ontwikkeling van Kapel ter Bede en Littoral sprake van een kruising met het Guldenspoorpad. In geval deze kruising noodzakelijk is, dient deze ongelijkvloers gerealiseerd te worden ter hoogte van het kruispunt Kapel ter Bede/Luipaardstraat (nog verder te onderzoeken).

Het gewenste ruimtelijke programma op Kapel ter Bede is nog verder te onderzoeken. Gezien de minder goede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer op vandaag en verder onderzoek naar een optimalisatie hieromtrent nog moet worden uitgevoerd, wordt voorgesteld om Kapel ter Bede gefaseerd uit te bouwen, waarbij ook delen worden gevrijwaard in functie van de uitbouw van de verbindende groenstructuur (zie verder). In het onderzoek naar het toekomstige programma zal ook een menging van economische functies worden bekeken, met inbegrip van minder verkeer genererende functies.

Volgende programmaonderdelen vormen het uitgangspunt en zijn in de loop van het proces verder te verfijnen en/of bij te sturen:

- Er dient een evaluatie te gebeuren van het te behouden aandeel wetenschapspark, waarbij inzicht is te verkrijgen inzake de specifieke behoefte.
- Op vlak van bedrijvigheid is onderzoek te verrichten naar in eerste instantie de mogelijkheden voor regionale bedrijvigheid¹⁶. In functie van de poortfunctie tot de stad dient hierbij bijzondere aandacht uit te gaan naar de beeldkwaliteit, zowel de architecturale kwaliteit als de integratie in de (ruimere) omgeving. Om beeldkwaliteit te garanderen en een duurzaam ruimtegebruik te stimuleren zijn voorwaarden uit te werken (zoals bv. rond de inplanting, de bouwhoogten en het voorkomen van de gebouwen en m.b.t. de omgevingsaanleg¹⁷). Dit moet de economische en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein op lange termijn waarborgen.
- De site van Kapel ter Bede heeft onvoldoende potentie om zich te profileren als zuivere kantoorlocatie, temeer er op Hoog Kortrijk en in de binnenstad voldoende locaties zijn met

¹⁶ Zie Eindrapport Ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen. De beschikbare ruimte voor grootschalige bedrijfspercelen blijft schaars. De vraag naar grote bedrijfspercelen blijft daarentegen actueel. Het behouden van de grootschaligheid is absoluut aangewezen voor de grootschalige bedrijventerreinen met een goede bereikbaarheid vanaf de grote verkeersassen in de regio.

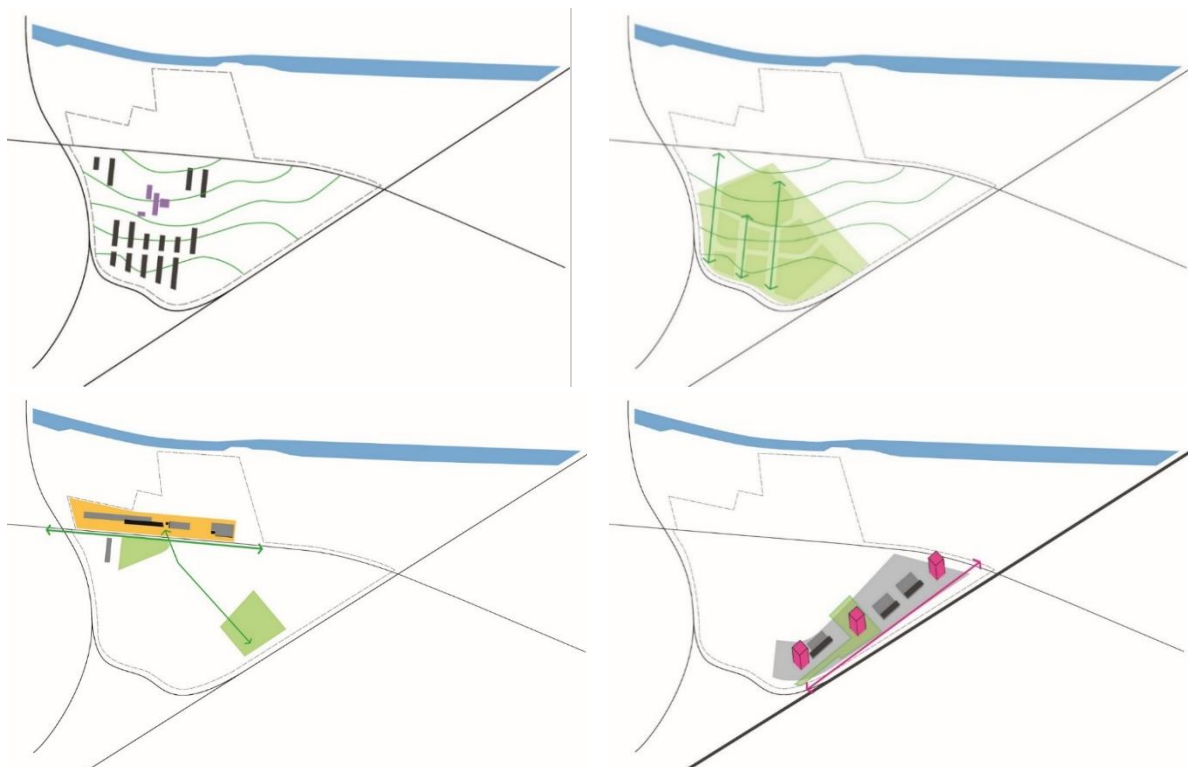
¹⁷ Zie bijvoorbeeld de voorschriften van het inrichtingsplan van het regionaal bedrijventerrein Evolis.

meer potentieel. Voorgaande locaties scoren namelijk beter op vlak van multimodale ontsluiting, verweving van functies, nabijheid van kennisinstellingen,... welke belangrijke parameters zijn in het bepalen van het potentieel voor de kantorenmarkt. Het aandeel kantoren dient daarom een ondergeschikt onderdeel te zijn van het bedrijvenprogramma, met concentratie langsheen het Guldenspoorpad. In het aanwezige erfgoed kunnen wel zuivere kantoorfuncties overwogen worden.

- Integratie van erfgoed incl. groenrestanten, zoals de Onze-Lieve-Vrouw ter Bedekapel (beschermd monument) en de directeurswoning van 1928 (Kapel ter Bede 119, inventaris).
- De uitbouw van een volwaardige en verbindende groenstructuur en een kwalitatieve groene ruimte op Kapel ter Bede in functie van het verhogen van de leefbaarheid, biodiversiteit, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik (zie 2.2.2.2).

In het verdere onderzoek zullen de ook concepten en ontwerpprincipes voor Kapel ter Bede die werden gehanteerd in het voorbereidend ruimtelijk ontwerpend onderzoek van 2018 worden meegenomen. Het betreft volgende concepten:

- Het concept “bouwen helling” (figuur 2-24a) + concept “parklandschap” (figuur 2-24b), waarbij rekening wordt gehouden met het reliëf (helling) van de site.
- Het concept “strip” (figuur 2-24c) omvat de creatie van een strip met de historisch waardevolle droogloodsen en met nieuwe volumes in het verlengde, als overgangszone tussen Littoral en Kapel ter Bede.
- Het concept “highway strip” (figuur 2-24d) omvat het versterken van de identiteit, beeldkwaliteit, herkenbaarheid en uitstraling voor regionale functies langs de E17. Hierbij is het Kortrijk-Oost bos te vrijwaren.



Figuur 2-24a-b-c-d: Onderzoekconcepten voor Kapel ter Bede

De Kanaalzone en Littoral

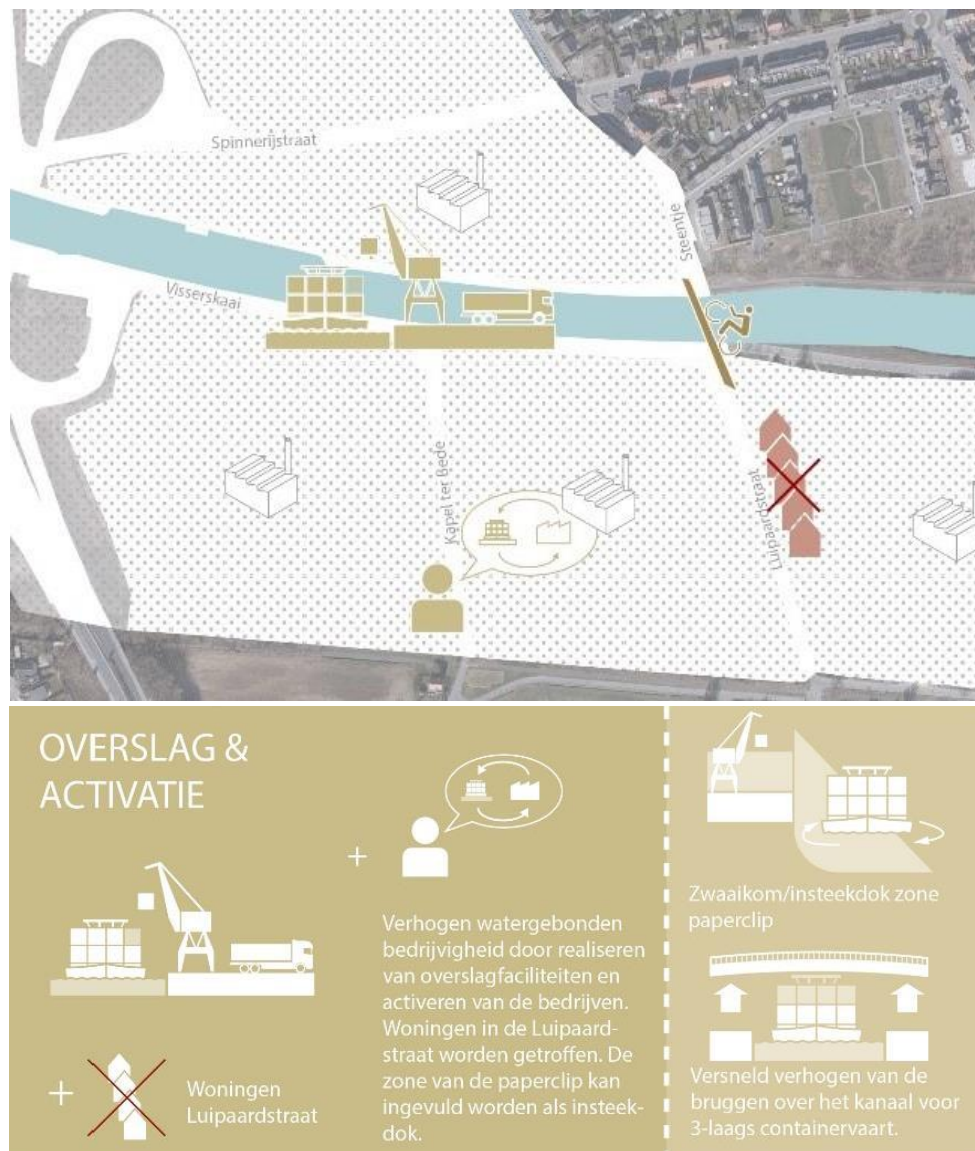
Het industriepark Harelbeke Kanaalzone (gebied voor milieubelastende industrieën) situeert zich ten zuiden van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Op de site Littoral tussen de Luipaardstraat en Kapel ter Bede werden de (niet-waardevolle) gebouwen van de voormalige pannbakkerij (ca. 6 ha) afgebroken, zodat de gronden bouwrijp kunnen gemaakt worden voor nieuwe bedrijfsactiviteiten.



Figuur 2-25: De Kanaalzone (rode lijn) met Littoral (groen) en het woonlint langs de Luipaardstraat (rood)
(Bron: Geïntegreerd onderzoek KBK)

Vanuit het geïntegreerd onderzoek in het kader van het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) wordt gewezen op de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en/of overslag in de Kanaalzone met volgende ontwikkelingsperspectieven:

- heroriëntatie van bestaande bedrijvigheid richting het water, intensifiëren van de bestaande watergebonden bedrijvigheid en ontwikkeling van Littoral met nieuwe watergebonden bedrijvigheid
- economische clustering in een “bouwhub”: bouwgerelateerde bedrijven met kansen voor de inrichting van overslagactiviteiten onder de vorm van een specifiek overslagcentrum voor bouwmaterialen (bulk, palet)
- mogelijke realisatie van een bijkomende zwaai gelegenheid (zwaai kom met insteekdok)



Figuur 2-26: Visie op de Kanaalzone vanuit het geïntegreerd onderzoek in het kader van het complex project KBK (Bron: Synthesenota KBK)

Deze ontwikkelingsperspectieven Littoral worden opgenomen in het onderzoek K-R8. Dit sluit ook aan bij de principes rond economische leefbaarheid en ontwikkelingskansen voor bedrijvigheid zoals beoogd in dit GRUP (zie 2.2.2). O.m. volgende randvoorwaarden zijn hierbij te respecteren:

- De noodzakelijk innames in de Kanaalzone voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.
- De erfgoedwaarden van de site Littoral van NV Céramique et briquetteries mécaniques du Littoral (droogloodsen met poortgebouw en schoorsteen beschermd als monument), vrijstaande villa van 1923 (inventaris), eenheidsbebouwing van bureel en conciërgewoning (inventaris), baanwachterswoning (inventaris).
- Een randafwerking van de site Littoral met niet-watergebonden functies langs Guldenspoorpad.
- De noodzaak tot verwerving van het woonlint in de Luipaardstraat en de interferentie met woongebieden (naast de Luipaardstraat).

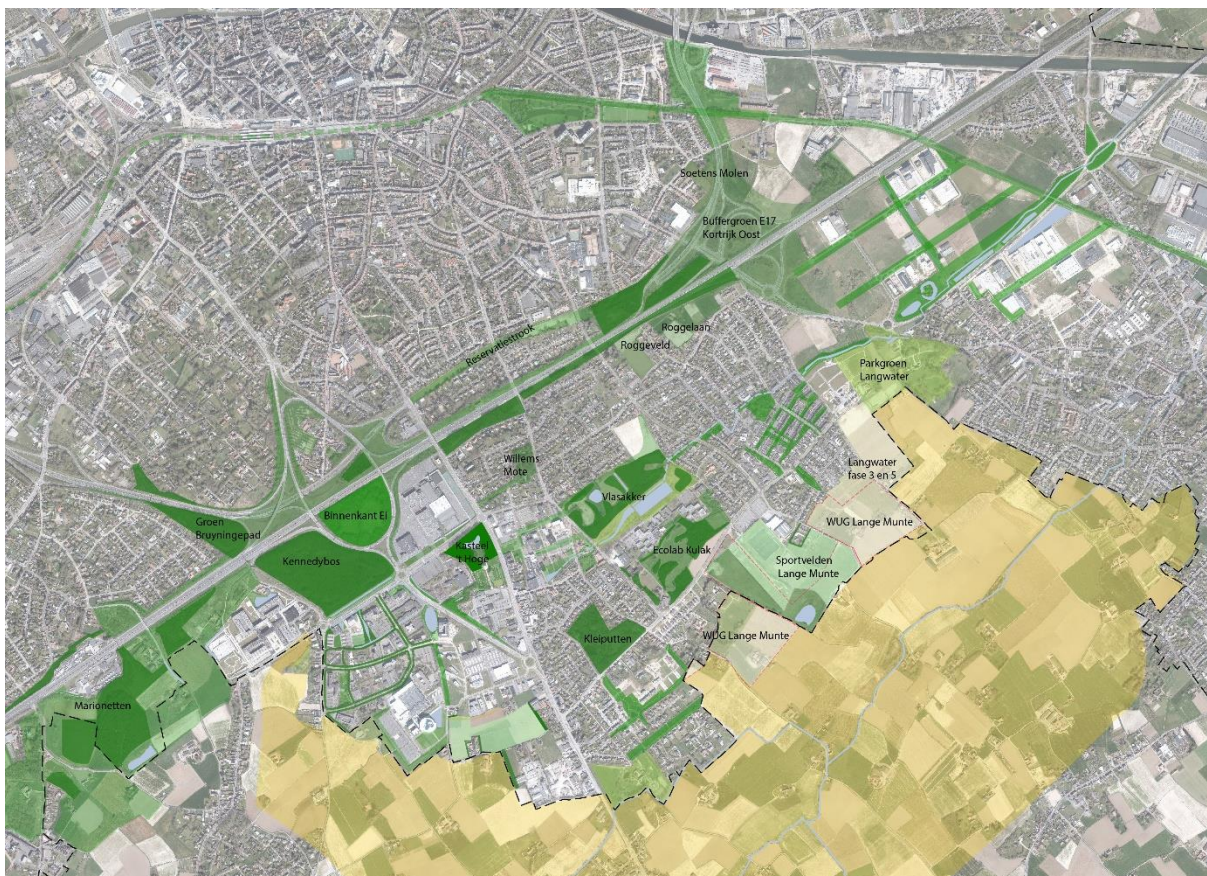
- De bereikbaarheid en (multimodale) ontsluiting (met mogelijke inrichting van de Kanaalstraat als interne verbindingsweg tussen de zones voor watergebonden bedrijvigheid aan de zuidzijde van het kanaal in functie van economische ontsluiting).
- Een duurzaam ruimtegebruik.

2.3.4 Herbestemmingen ivf de realisatie van een verbindende groenstructuur

In functie van de realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied zijn niet alleen de bestaande groenzones te bestendigen, maar is ook bijkomend groen te realiseren en te bestemmen. Dit omvat ook herbestemmingen in functie van bos.

Hieronder volgt een olijsting van de potentievolle zones in functie van de realisatie van de verbindende groenstructuur, onderverdeeld in:

- De realisatie van buffergroen langs de E17, de R8 en de verkeerscomplexen
- Het blauwgroen netwerk doorheen het plangebied, gekoppeld aan fietsassen
- De realisatie van randstedelijk groen (groene zones als randstedelijk karakter)



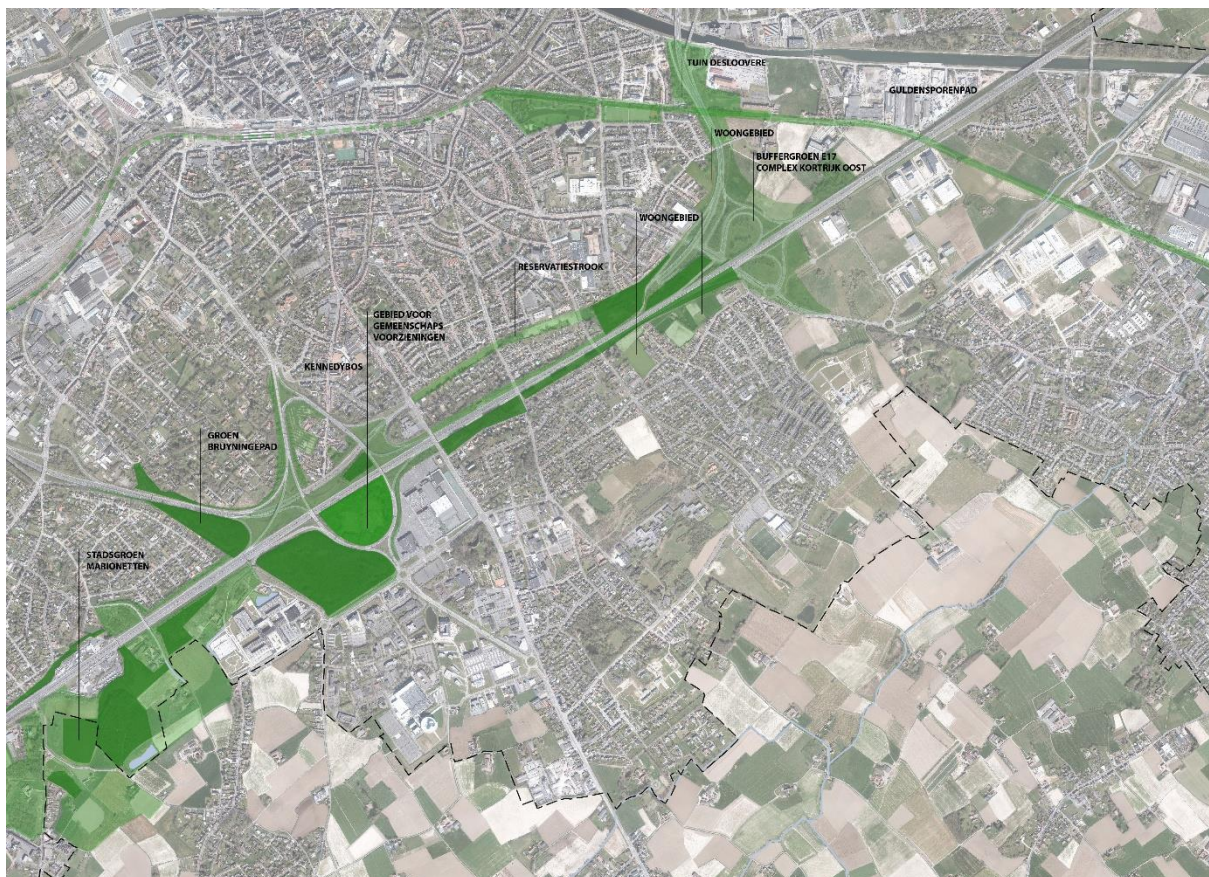
Figuur 2-27: Realisatie van een verbindende groenstructuur doorheen het plangebied

Realisatie van buffergroen langs de E17, R8 en complexen

Vanuit inspraak wordt gevraagd naar het behoud van bestaande en de aanleg van nieuwe groenbuffers, -schermen en/of -bermen. Meer en denser groen (wintergroen, met bomen en planten) aan de randen van de weginfrastructuur moet de leefbaarheid verhogen (opname van vervuilende

stoffen, lichtpollutie, lawaaihinder,...) en ook inspelen op de klimaatuitdagingen. In het verdere proces is te onderzoeken of dit buffergroen te combineren is met een energielandschap.

Bij de realisatie van het buffergroen is rekening te houden met het besluit van de Vlaamse regering betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen dd. 25 januari 2019 dat bepaalt dat in de eerste 10 meter van de vrije stroken langs aansluitingscomplexen van autosnelwegen het verboden is om gewassen met een hoogte van meer dan één meter aan te planten.



Figuur 2-28: De realisatie van buffergroen langs de E17, de R8 en de verkeerscomplexen

Binnenzijde van het Ei

De binnenkant van het complex Kortrijk-Zuid (het Ei) ten zuiden van de E17 is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut. In relatie tot de aanpassing van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid is deze zone te (her)bekijken:

- In geval deze zone na optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid volledig omgeven blijft door de weginfrastructuur, dan wordt vanuit de overkoepelende doelstelling tot het verbeteren van de leefbaarheid geopteerd om dit gebied te vrijwaren. Bij de keuze tot realisatie van een groenzone dienen aspecten als beheer, belevingswaarde en toegankelijkheid mee in rekening worden genomen. Klein wild kan ten opzichte van de wegenis zorgen voor een veiligheidsproblematiek.
- Hetzelfde geldt indien de gekozen verkeerskundige variant voor het complex Kortrijk-Zuid (zie 2.4.3.1 en 2.4.3.2) het mogelijk maakt deze zone te verbinden met het Kennedybos (door het wegvallen van de tussenliggende infrastructuur).

- Andere verkeerskundige varianten (zie 2.4.3.1 en 2.4.3.2) maken dan weer een uitbreiding mogelijk van de site Xpo, waardoor deze zone in samenhang is te bekijken de ontwikkelingsopties op deze site.

Ten noorden van de E17 is in de binnenkant van het Ei de zone voor waterbufferbekkens, groen en landbouw uit het gemeentelijk RUP 'Grote Wallebeek' te bestendigen.

Niet-ontwikkelde woongebieden aan de zuidzijde van de E17

Ten zuiden van de E17 liggen twee onbebouwde woongebieden, m.n. een woongebied tussen de Maandagweg/Roggeveld/Beeklaan (ca. 2,2 ha) en een woongebied tussen de Roggelaan/ Beeklaan (ca. 4,6 ha) naast de site van De Watergroep.

Gezien de ligging naast de E17 wordt geroepen om deze zones in functie van de leefbaarheid en de realisatie van buffergroen langs de autosnelweg niet te ontwikkelen.

Buffergroen E17 - Kortrijk-Oost

De zone ten noorden van de E17, tussen de Maandagweg en de N8, is op vandaag reeds bestemd als parkgebied. Het behoud van deze groenzone wordt vooropgesteld, waarbij de opwaardering en uitbreidingsmogelijkheden worden onderzocht. Vanuit inspraak wordt erop gewezen dat dit speelbos, naast een groenverbinding en -buffer, ook ingezet kan worden voor recreatief medegebruik (jeugdverenigingen, scholen,...) en als rustgebied voor vogels. Ook de bebouwingmogelijkheden zijn te bekijken. Het behoud van parkgebied is enkel van toepassing indien uit het onderzoek blijkt dat het sluiten van de ring R8 niet aan de orde is of dat er een ander alternatief wordt gekozen voor het sluiten van de ring (zie hieronder).

Reservatiestrook R8

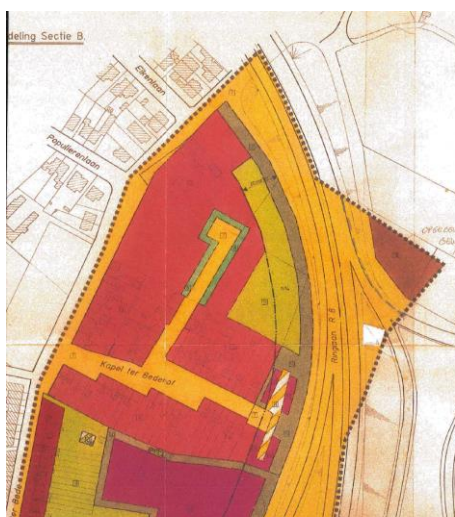
De reservatiestrook voor het sluiten van de ring rond Kortrijk (R8) is gelegen tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, ten noorden van de E17. Naast de aanduiding van de reservatiestrook is het gebied volgens het gewestplan bestemd als woongebied en parkgebied. In het woongebied bevinden zich verscheidene verkavelingen.

Indien uit het onderzoek blijkt dat het sluiten van de ring niet aan de orde is of dat er een ander alternatief wordt gekozen voor het sluiten van de ring, is te bekijken welke (her)bestemming hier kan bijdragen tot de doelstellingen van het GRUP. Een herbestemming als doorlopende groene as met recreatieve functie en fiets- en/of openbaar vervoersinfrastructuur behoort tot de mogelijkheden (zie alternatieven, 2.4.5).

BPA Soetens Molen

Aan de binnenkant van de R8, ter hoogte van Kortrijk-Oost, bevindt zich een onbebouwd woongebied gelegen in het BPA Soetens Molen (MB van 29/11/1995). Het gebied is volgens het BPA bestemd voor "aaneengesloten bebouwing met onderbreking", "autobergplaatsen en bergingen" en wegenis. Aan de kant van de R8 is tevens een groenzone en een tuinstrook aangeduid.

Gezien de ligging naast de R8 wordt geroepen om deze niet-bebouwde zone van het BPA in functie van de leefbaarheid en de realisatie van buffergroen langs de R8 niet te ontwikkelen.



Figuur 2-29: Uitsnede uit het BPA Soetens Molen ter hoogte van het niet-ontwikkelde gedeelte tussen de straat Kapel ter Bede en de R8

Blauwgroen netwerk doorheen het plangebied, gekoppeld aan fietsassen

Dwars doorheen het plangebied zijn reeds een aantal groenzones aanwezig, zoals de Kleiputten, het park 't Hoge, het Landhuis Willems Mote, etc. (zie oplistijng onder 3.3.1). Ook de groene assen uit het inrichtingsplan van Evolis dragen bij tot de realisatie van de verbindende groenstructuur. Naast het bestendigen van bestaande groenzones, is echter ook in zetten op het versterken van de groenstructuur.



Figuur 2-30: Blauwgroen netwerk doorheen het plangebied, gekoppeld aan fietsassen

Verstevigen van de groenstructuur ter hoogte van Kulak – sport Lange Munte

Ter hoogte van Kulak en sport Lange Munte situeren zich drie groenzones, van noord naar zuid, Vlasakker, Ecolab en de spievormige groenzone naast de begraafplaats Hoog Kortrijk. Binnen K-R8 is er de ambitie om deze groenzones landschappelijker sterker met elkaar te verbinden. De stad Kortrijk heeft ook recent de opdracht gegeven voor de opmaak van een groeninrichtingsplan. Focus ligt op de uitwerking van een concreet uitvoeringsplan voor Vlasakker. De visievorming - met als doel de landschappelijke samenhang tussen de drie zones te vergroten - wordt gemaakt voor de totaliteit van het gebied. Het resultaat van de studie wordt verwacht in het najaar 2021.

Hierna worden de toekomstige ontwikkelingen voor Vlasakker en Ecolab nader beschreven:

Vlasakker

Vlasakker is een niet aangesneden terrein van 17 ha aan de noordzijde van de Kulak. Het gebied is bestemd volgens het gewestplan als wetenschapspark, met aan de noordzijde een bufferzone (gewestplanwijziging van 06/07/2001). Deze bestemming is evenwel onwettig bevonden door de Raad van State zonder evenwel te zijn vernietigd.

De ontwikkeling van de Vlasakker stond on hold na verschillende juridische disputen over de bestemming en de concrete invulling. Voortschrijdend inzicht heeft geleid tot een nieuwe ontwikkelingsvisie rond Vlasakker, namelijk Vlasakker behouden en inrichten als publiek toegankelijk groengebied. Deze beleidskeuze werd ook opgenomen in het huidige strategisch meerjarenplan van de stad Kortrijk.

Vanuit de stad Kortrijk werden reeds concrete acties ondernomen om Vlasakker te verankeren als ecologisch stadspark (masterplanning, overleg stakeholders en middelen op de meerjarenplanning voor realisatie). Momenteel wordt het groeninrichtingsplan opgemaakt dat de kwaliteiten van Vlasakker nog moet versterken, zoals ruimte geven aan de meanderende Pietje Patersbeek. De verankering van Vlasakker als ecologisch stadspark is in functie van de realisatie van de verbindende groenstructuur te bekijken in samenhang met Ecolab en de groenzone naast de begraafplaats Hoog Kortrijk. Het planproces K-R8 beoogt het bestendigen van Vlasakker als publieke groenzone, zodat de toekomstplannen voor dit gebied ook juridisch planologisch worden verankerd.



Figuur 2-31: Omgeving Vlasakker, foto Natuurpunt Kortrijk

Ecolab

Deze locatie sluit aan bij het gebouwencomplex van de Kulak en bedraagt ongeveer 10 ha. Het Ecolab is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen, net zoals de rest van de site van KULAK. Het terrein is gelegen op de noordhelling van 't Hoge en heeft een reliëfverschil van ongeveer 17 m.

De gronden zijn eigendom van de universiteit die dit groengebied inzet als Ecolab in functie van de opleiding biologie op de campus. De huidige begroeiing is het resultaat van een groeninrichtingsplan opgemaakt in 2001. Het terrein omvat een aantal habitats, waaronder grasland, poelen, bos en ruigte.



Figuur 2-32: Plan Ecologisch laboratorium KU Leuven-Kortrijk
<https://www.kuleuven-kulak.be/kulakbiocampus/ecolab/index.htm>

Het planproces K-R8 stelt het bestendigen van het Ecolab als groene zone voorop, in afstemming met het ruimtelijk onderzoek voor de uitbouw van de Campus van de Kulak (zie hoger). Ecolab wordt in samenhang bekeken met de uitbouw van Vlasakker en met de open ruimte in de omgeving van de begraafplaats op Hoog Kortrijk, zodat een volwaardige ecologische structuur in dit gebied kan ontwikkeld worden.

Kapel ter Bede en de Kanaalzone

Gecombineerd met de ontwikkeling van Kapel ter Bede (zie 2.3.3) zijn ook delen van dit gebied te vrijwaren in functie van het verhogen van de leefbaarheid, biodiversiteit, de doorwaadbaarheid van het gebied en een duurzaam ruimtegebruik. Het Guldenspoorpad kan hierbij fungeren als drager van de groene verbinding tussen Kortrijk-Centrum en omgeving. Dit betreft bv. de groenstroken langsheen de R8 en de E17 en het Guldenspoorpad dat kan fungeren als drager van de groene verbinding tussen Kortrijk-Centrum en omgeving. Maar ook bv. het bestendigen en versterken van het Kortrijk-Oost bos kan bijdragen tot de realisatie van een kwalitatieve groene ruimte op Kapel ter Bede.

Aan de kant van de Kanaalzone is het groen nabij de droogloodsen op Littoral te vrijwaren (groenzone tussen R8, Guldenspoorpad en oude droogloodsen).

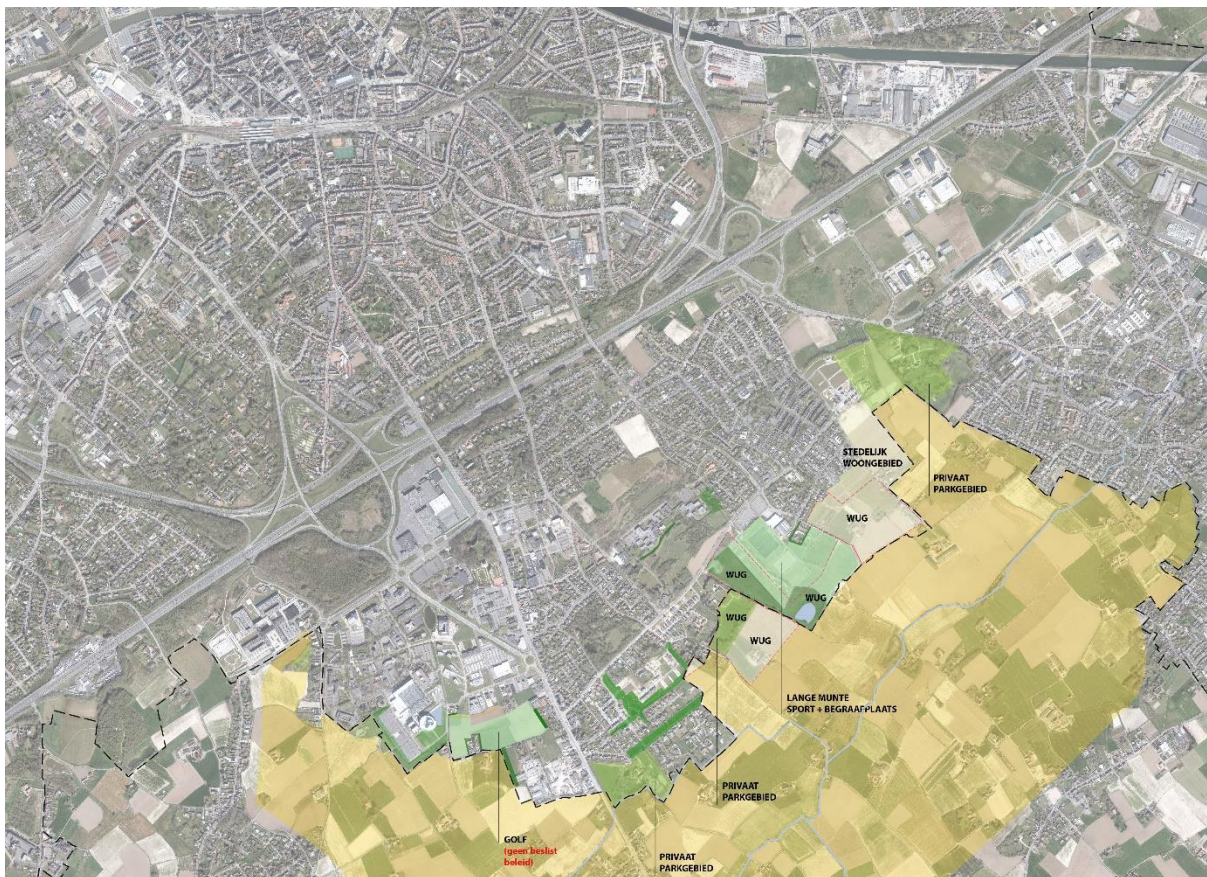
Vanuit inspraak zijn op vlak van groenverbindingen en biodiversiteit in de omgeving Kortrijk-Oost heel wat suggesties gedaan (zie Antwoordnota, bijlage 1). In het verdere proces worden o.m. volgende zaken meegenomen en/of verder onderzocht:

- De uitbouw van groene corridors en verbindingen doorheen het gebied, met ook onderzoek naar mogelijke doorsteken onder de R8 en E17.
- De ruimtelijke inpassing van en/of groenbuffering t.a.v. de weginfrastructuur.
- Het vrijwaren en opwaarderen van bebossing, waaronder het 'Kortrijk-Oost bos'.
- Koppeling van de groenstructuur aan een kwalitatief fiets- en wandelnetwerk (o.m. ecologische kwaliteit langs het Guldenspoorpad en de Luipaardstraat) en het watersysteem in combinatie met uitdagingen op vlak van klimaat en energie.
- Landschappelijke inkleding van mogelijke ontwikkelingen.
- Behoud en onderzoek naar de opwaardering van natuurtuin Desloovere (gelegen tussen R8 Olmenlaan / Dr. Snellaertstraat en Goedendaglaan).

Deze suggesties worden bekeken in samenhang met de ontwikkeling van Kapel Ter Bede.

Realisatie van randstedelijk groen (groene zones als randstedelijk karakter)

In het planproces wordt ervoor geopteerd om Hoog Kortrijk niet verder te laten uitdeinen en een zachte overgang te creëren naar de open ruimte toe. Hiervoor worden aan de rand van de pool herbestemmingen beoogd, waarbij een aantal woon(uitbreidings)gebieden worden geschrapt.



Figuur 2-33: Realisatie van randstedelijk groen (groene zones als randstedelijk karakter)

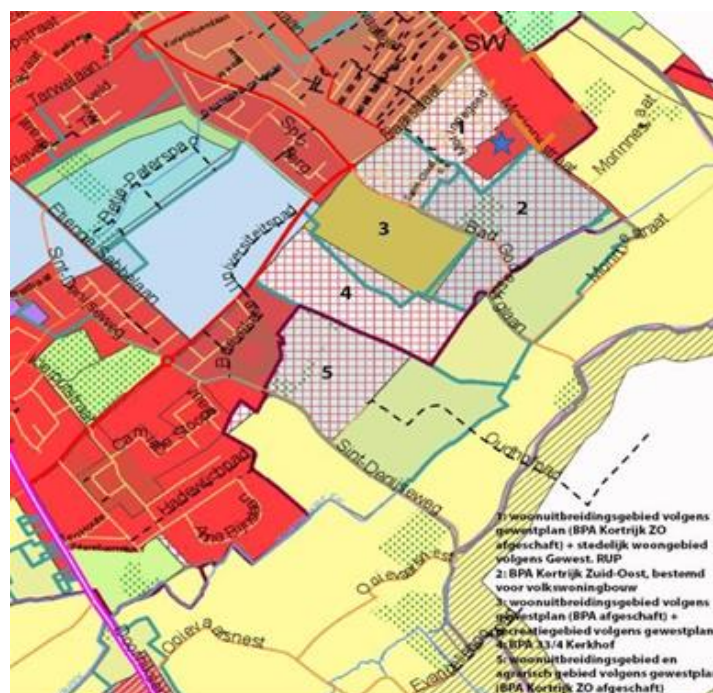
Woonuitbreidingsgebieden Lange Munte

De woonuitbreidingsgebieden Lange Munte zijn gelegen aan de zuidelijke rand van Hoog Kortrijk, op de grens met de open ruimte. De woonuitbreidingsgebieden hebben een totale oppervlakte van 282.123 m².



Figuur 2-34: Luchtfoto omgeving woonuitbreidingsgebieden Lange Munte

Het gebied ligt grotendeels in woonuitbreidingsgebied volgens het gewestplan en ook deels in het BPA Zuid-Oost (08/03/1966, behouden in planregister BVR 20/04/2001) dat de zone (aanpalend aan Langwater) bestemt tot gebied voor sociale huisvesting (gegroepeerde bouw van volkswoningen of kleine landeigendommen met een brutodichtheid van 25 wooneenheden per hectare). Het BPA begraafplaats Zuid Oost Kerkhof Hoog Kortrijk werd onwettig bevonden door de Raad van State. De woonuitbreidingsgebieden zijn deels binnen en buiten de afbakening van het stedelijk gebied Kortrijk gelegen.



Figuur 2-35: Planningscontext omgeving woonuitbreidingsgebieden Lange Munte

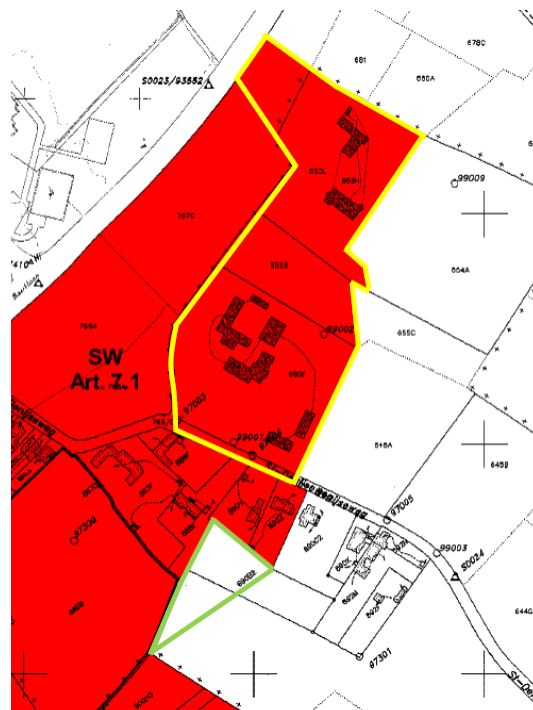
Voor de aanpak van dit gebied werd door de stad Kortrijk het gemeentelijk RUP Lange Munte Bad Godesberglaan opgestart. Eind mei 2019 vond een ontwerpworkshop plaats. Gezien de overlappende plandoelstellingen wordt beslist dit gebied mee te nemen in het planproces K-R8 en het gemeentelijk planningsinitiatief stop te zetten. De stad Kortrijk focust zich thans op de herinrichting van de sportzone, waarvoor geen bestemmingswijziging nodig is.

K-R8 beoogt het schrappen van de woonuitbreidingsgebieden Lange Munte, waarbij de mogelijkheden worden onderzocht in functie van randstedelijk groen, landbouw en recreatie (evenementenweide). Concreet omvat dit het schrappen van de woonuitbreidingsgebieden, met tegelijk ook het bestendigen van de reeds gerealiseerde woonuitbreidingen en het bestendigen van de begraafplaats en het crematorium, en de realisatie van een kwalitatieve overgang van het stedelijk weefsel naar het landschap.

Niet-bebouwde percelen stedelijk woongebied Schaapsdreef

De percelen Sint-Denijseweg 71 en 73 gelegen achter de verkaveling het Goed te Boevekerke langs de Ambassadeur Baertlaan die beide deel uitmaken van het stedelijk woongebied Schaapsdreef (deelplan 7i van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk, 20 januari 2006) worden mee opgenomen in het plangebied. Er is te bekijken om deze percelen te vrijwaren van verdere verkaveling en zo de overgang naar de zuidelijk gelegen open ruimte te bewerkstelligen. Ook is te bekijken of een aansluiting kan worden gemaakt op de groencorridor doorheen het stedelijk woongebied Schaapsdreef.

Ook een driehoekig stukje woonuitbreidingsgebied buiten de afbakeningslijn van het stedelijk gebied tussen de Sint-Denijseweg en de Hadewijchlaan wordt mee opgenomen in het plangebied.



Figuur 2-36: Stedelijk woongebied Schaapsdreef met aanduiding van de percelen achter de verkaveling Goed te Boevekerke (geel) en het driehoekig stukje woonuitbreidingsgebied (groen)

Zuidelijk deel van het stedelijk woongebied Langwater

Het stedelijk woongebied Langwater is o.b.v. het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' van 20 januari 2006 (deelplan 7j) bestemd. Ontwerpend onderzoek over de jaren heen heeft geleid tot gewijzigde inzichten en standpunten over dit gebied. Vanuit de plandoelstellingen K-R8 wordt gestreefd naar een maximaal behoud van de open ruimte in het zuidelijke gedeelte van Langwater.

Het stedelijk woongebied (fase 5 van Langwater) achter het Morinngoed (gronden in eigendom van de stad Kortrijk) wordt niet langer aangesneden en wordt volledig herbestemd naar een openruimtebestemming.

Het stedelijk woongebied aansluitend op de huidige verkaveling (fase 3 van Langwater) is in private eigendom. Hier worden de mogelijkheden van een schrapping onderzocht. Het schrappen van deze fase van Langwater wordt gekoppeld aan compensatiemogelijkheden (via verdichtingsmogelijkheden op goed multimodaal bereikbare locaties, via financiële compensatie waarbij ook rekening wordt gehouden met de historische verwervingswaarde,...). Zo is de piste verder te onderzoeken in functie van een (gedeeltelijke) compensatie op de kop van Langwater (zie hierboven).



Figuur 2-37 en 2-38: Stedelijk woongebied Langwater: deelplan 7j van het GRUP Afbakening stedelijk gebied Kortrijk (20 januari 2006) en fasering volgens het masterplan

Privaat park en hoeve Langwater

Ten zuiden van de Kortrijkstraat N8 te Zwevegem bevindt zich het privaat park met landhuis en hoeve 't Lang water (Kortrijksestraat 173-175), opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed van de gemeente Zwevegem. Het domein is deel bestemd als parkgebied en deels als agrarisch gebied. Een verdere bestemming als groengebied kan bijdragen tot de realisatie van de verbindende groenstructuur doorheen het plangebied.

2.3.5 Herbestemmingen ifv het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur

In het planproces K-R8 zullen bestemmingswijzigingen nodig zijn voor de aanleg van de bovenlokale weginfrastructuur, waarin de gewenste werken worden vastgelegd en waarin wordt aangegeven wat met de niet benutte ruimte na aanleg van de infrastructuur zal gebeuren. Waar nodig worden ook gewestwegen hierbij opgenomen. Ook zijn mogelijke ruimtelijke ingrepen te onderzoeken om de barrièrewerking van de infrastructuur tegen te gaan.

Vanuit het voorbereidend onderzoek is duidelijk dat rond Kortrijk-Oost (delen van) het deelplan 6 'Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede' en het deelplan 7j 'Stedelijk woongebied Langwater' van het GRUP 'Afbakening stedelijk gebied Kortrijk' (20 januari 2006) zijn te herzien. Zo is o.m. rekening te houden met mogelijke ruimte-innames op Kapel ter Bede, in de Kanaalzone en op het bedrijventerrein Evolis.

Ook rond het complex Kortrijk-Zuid zijn ruimte-innames te verwachten in functie van de optimalisatie van de infrastructuur, zoals op de site Kortrijk Xpo en de brandweersite.

Zowel het planproces K-R8, als het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk (KBK) (zie procesnota, 1.3.2) impliceren in functie van de infrastructuurwerken mogelijke ruimte-innames in de Kanaalzone. Binnen K-R8 is dit bv. het geval bij variant 1 voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost en de ingesproken variant waarbij het verkeerscomplex Kortrijk-Oost verlegd wordt richting het kanaal. Binnen KBK is er sprake van een impact op de Kanaalzone indien er gekozen wordt voor het Ringtracé. De infrastructuurwerken zijn dan ook in samenhang te bekijken, ook in functie van de (toekomstige) ontwikkelingen in de Kanaalzone.

Het geïntegreerd onderzoek KBK geeft aan dat de Luipaardbrug is te verhogen in functie van 3-laagse containervaart. Dit impliceert bijkomende ruimte-innames in de Kanaalzone.

De ruimte-innames voor het verbeteren van de weginfrastructuur impliceren ook inname van groenzones en bos. Zo gaf het voorbereidend mobiliteitsonderzoek bv. aan dat afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting er innames kunnen zijn in het Kennedybos. In het verdere proces zullen de nodige inspanningen worden geleverd om de noodzakelijke ontbossingen (in geval deze niet vermeden kunnen worden) in functie van de infrastructurele aanpassingen in eerste instantie in natura te compenseren. Indien dit niet mogelijk blijkt te zijn, is te zorgen dat de financiële boscompensatie in de regio Zuid-West-Vlaanderen wordt gerealiseerd.

Bij de keuze van alternatief voor het optimaliseren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 tussen de N50 en N8 al dan niet gesloten wordt, is de reservatiestrook tussen de N50 en de N8 zoals aangeduid op het gewestplan Kortrijk (4 november 1977) te schrappen.

2.4 Alternatieven

In dit hoofdstuk wordt geduid welke alternatieven er worden gezien op vlak van programma en locatie. De inrichtingsalternatieven hebben betrekking op het lopende ontwerpproces en worden doorheen het ontwerpproces verder uitgeklaard.

De alternatieven hebben betrekking op het verhogen van de leefbaarheid, de bovenlokale weginfrastructuur, modal shift en ruimtelijke ontwikkelingen. Er wordt verduidelijkt hoe met deze alternatieven wordt omgegaan.

Tot slot wordt ook ingegaan op de reikwijdte en de detailleringsgraad van het GRUP.

2.4.1 Het nulalternatief

Het nulalternatief is de te verwachten ontwikkeling van het gebied zonder het planvoornemen, dus zonder aanpassingen aan de weginfrastructuur of het evalueren of bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingen.

Het nulalternatief wordt niet onderzocht en beoordeeld als alternatief, gezien dit niet in overeenstemming is met de centrale doelstelling van K-R8 tot het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Niets doen zal per definitie de toestand verslechteren. Vanuit de plandoelstellingen is tevens bepaald dat er sowieso is in te zetten op een modal shift (wat dan neerkomt op alternatief modal shift, zie 2.4.4.1).

Wel zal er in het verder onderzoek van K-R8 een “referentie 2030” doorgerekend worden in het Stadsmodel om onderscheid te kunnen maken tussen de impact van K-R8 versus de cumulatieve ontwikkelingen die wel in het 2030-scenario zitten maar geen deel zijn van K-R8 (zie 4.4.1). De “referentie 2030” is dus een extra referentie, maar is niet te beschouwen als een alternatief.

2.4.2 Alternatieven in functie van het verhogen van de leefbaarheid

2.4.2.1 Overkapping E17 en/of R8

In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werd enkel de overkapping van de R8 bekeken (zie hoofdsenario 2 waarbij de R8 gesloten wordt tussen de N50 en de N8), zonder hierbij rekening te houden met een mogelijke overkapping van de E17. In het verdere onderzoek dient bij de mogelijke alternatieven voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost, waarbij de R8 al dan niet gesloten wordt tussen deze complexen, de piste om de E17 en/of R8 te overkappen volwaardig onderzocht te worden. Dit is te kaderen binnen de centrale doelstelling tot het verhogen van de leefbaarheid in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

Varianten hierbij zijn:

- geen overkappingen
- R8 overkapt
- E17 overkapt
- R8 en E17 overkapt

De voorstellen vanuit inspraak voor het overkappen van de E17 en R8 worden meegenomen in het verdere onderzoek (zie Antwoordnota, bijlage 1), rekening houdend met de Europese richtlijnen inzake tunnelveiligheid.

In de bijgevoegde Tunnelnota (zie bijlage 2) worden de Europese richtlijnen tunnelveiligheid en het vademecum weginfrastructuur van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) toegelicht.

De Europese richtlijnen tunnelveiligheid vormen het hoofdkader. Er is steeds te voldoen aan deze richtlijnen. In de Europese richtlijnen is de 10 seconden-regel opgenomen. Deze regel houdt in dat er in het kader van verkeersveiligheid geen wijziging van het aantal rijstroken mag zijn binnen de 10 seconden voor de tunnelmond (na de tunnelmond is dit wel toegestaan). De regel is bijgevolg bepalend voor het al dan niet voorzien van een tunnel.

Het Vademecum weginfrastructuur van het Agentschap Wegen en Verkeer bepaalt de richtlijnen voor de inrichting van de weg, maar ook voor tunnels (bv. de breedte, lengte en hoogte van de tunnel, hellingsgraden, snelheden, drainage, wat bij incidenten,...).

De technische haalbaarheid van de overkapping is nog te onderzoeken, gezien de weefzones voor de tunnel buiten de tunnel moeten liggen. Vanuit de bestaande toestand werd reeds een indicatieve toetsing gemaakt van de mogelijkheden voor een overkapping van de E17, rekening houdende met de 10 seconden-regel in functie van tunnelveiligheid (zie figuur in de Tunnelnota). In voorliggend geval dient ook rekening gehouden te worden met het feit dat we hier te maken hebben met een zone tussen twee verkeerscomplexen.

Er is tevens een koppeling te maken met de snelheid op de E17, gezien de 10 seconden-regel afhankelijk is van de snelheid. De indicatieve toetsing op de bestaande toestand werd toegepast bij een snelheid van 120km/u en een verlaagde snelheid van 90km/u.

In het verdere onderzoek is per variant het overkapbare gedeelte van de E17 en/of R8 en de haalbaarheid ervan te bekijken. De mogelijkheden inzake overkapping E17 hangen sterk af van de vereiste aanpassingen aan de complexen.

Het milieueffectenonderzoek zal nagaan wat de mogelijke effecten zijn van een overkapping o.m. op vlak van leefbaarheid (geluidsklimaat, luchtkwaliteit, grondwater,...). Bij de overkappingsalternatieven zullen bijvoorbeeld de effecten op vlak van luchtkwaliteit worden onderzocht en zal ook bekeken worden welke mogelijkheden er zijn om deze effecten te milderen. Gezien ter hoogte van de tunnelmonden een verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden, speelt de lengte van de tunnel een belangrijke rol.

2.4.2.2 Snelheidsbeperking op de E17

In de inspraak op de goedgekeurde startnota K-R8 (VR 19/07/2019) werden meerdere voorstellen gedaan tot het verlagen van de snelheid op de autosnelweg E17. Deze voorstellen variëren zowel in het tracé waar de snelheid wordt verlaagd, als in de gevraagde snelheid.

Tabel 2-6: Ingesproken varianten voor de snelheidsverlaging op de E17

Tracé met snelheidsverlaging	<ul style="list-style-type: none"> - van Kortrijk-Oost tot Franse grens - van Deerlijk tot Franse grens - van Aalbeke tot Deerlijk - zone Hoog Kortrijk
Gevraagde snelheidsverlaging	<ul style="list-style-type: none"> - tot 90km/u en voor vrachtverkeer tot 70km/u - tot 70 km/u - voor vrachtwagens max. 60 km/u

In de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 5 maart 2020 heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters de vraag tot verlaging van de maximumsnelheid op de E17 ter hoogte van Kortrijk beantwoord¹⁸. De minister stelt dat de snelheidsregimes zo eenduidig en uniform mogelijk moeten zijn om de leesbaarheid van de wegsituatie op het hoofdwegenennetwerk te verzekeren. De vraag werd negatief beantwoord, doch kan mogelijks verder overwogen worden indien objectieve criteria aantonen dat dit aangewezen is (bv. in het kader van luchtkwaliteit, overdreven geluidsoverlast).

De vraag tot snelheidsverlaging op de E17 wordt opgenomen in het planproces en zal onderzocht worden in het mobiliteits- en milieueffectenonderzoek. Deze vraag kan gekaderd worden in de centrale doelstelling van het GRUP tot verhogen van de leefbaarheid in de omgeving van beide verkeerscomplexen (verbeteren luchtkwaliteit, beperken geluidshinder,...).

Het verdere onderzoek moet aantonen wat een mogelijke snelheidsverlaging betekent inzake doorstroming, verkeersveiligheid, ruimtelijke impact, milieu-impact en leefbaarheid. Een mogelijke snelheidsverlaging op de E17 zal verschuivingen van verkeer teweegbrengen. Deze verkeerseffecten moeten mee bekeken worden in het verdere onderzoek. Zo is bv. te onderzoeken of een snelheidsverlaging op de E17 gepaard moet gaan met een snelheidsverlaging op de R8 (om mogelijk ongewenste verschuivingen van verkeer naar de R8 tegen te gaan).

Om de effecten van de snelheidsverlaging op de E17 (gewijzigde doorstroming en de ritdynamiek) op emissies te onderzoeken, kan gebruik gemaakt worden van het emissiemodel EnViver, in combinatie met een microsimulatie van verkeer met het VISSIM-model. Er is hierbij te bekijken welke snelheidsverlaging het beste resultaat geeft. Er zal een evenwicht moeten gezocht worden tussen doorstroming versus luchtkwaliteit. Op basis van de onderzoeksresultaten is het aan de bevoegde minister en de Vlaamse Regering om een beslissing te nemen over het al dan niet verlagen van de snelheid op de E17.

2.4.3 Infrastructuurvarianten voor het verbeteren van de bovenlokale weginfrastructuur

Binnen het planproces wordt gezocht naar de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. De optimalisatie van de twee complexen wordt onderzocht in geval de R8 tussen deze twee complexen niet gesloten wordt (hoofdscenario 1) en in geval de R8 wel gesloten wordt (hoofdscenario 2). Ook de onderliggende wegenis aan de verkeerscomplexen is mee in beschouwing te nemen.

In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek zijn een aantal verkeerskundige varianten haalbaar gebleken o.b.v. de toen geformuleerde uitgangspunten. In deze uitgangspunten werd nog geen rekening gehouden met de thans beoogde mobiliteitsverschuiving naar alternatieve vervoersmodi (modal shift) en werd uitgegaan van een maximumscenario op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen. In het verdere onderzoek worden dus andere uitgangspunten gehanteerd dan deze gebruikt in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, wat tot andere resultaten zal leiden. Op basis van de verfijnde plandoelstellingen wordt nl. nagedacht over het (deels) beperken van ruimtelijke ontwikkelingen,

¹⁸ <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1373976/verslag/1378322>

wordt bewust ingezet op modal shift en wordt ook de draagkracht en de capaciteitsgrens van de infrastructuur bepaald. Vanuit het verdere onderzoek en/of participatie kunnen dus nog andere alternatieven opduiken.

Rekening houdende met deze gewijzigde uitgangspunten wordt het volgende (verder) onderzocht:

- de verkeerskundig haalbare varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek
- de niet-verkeerskundig haalbare varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (deze kunnen nl. gezien de gewijzigde uitgangspunten toch haalbaar blijken)
- de weerhouden varianten vanuit inspraak
- mogelijke nieuwe varianten vanuit het verdere onderzoek

Tabel 2-7: Hoofdscenario's en (sub)alternatieven mee te nemen in het verdere onderzoek

ALTERNATIEVEN	SCENARIO'S		VARIANTEN		
	Hoofd-scenario's	Subscenario's	Varianten E17	Overkappings-varianten	Snelheids-varianten
Inzet op modal shift zonder aanpassing verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost (zie 2.4.4.1)				Met of zonder overkapping van de E17	Met of zonder snelheidsverlaging op de E17
Optimalisatie verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en -Oost in combinatie met modal shift en bijsturen ruimtelijke ontwikkelingen	Zonder sluiting R8 tussen N50 en N8	Optimalisatie complex Kortrijk-Zuid			
		Optimalisatie complex Kortrijk-Oost	Met of zonder insleuving van E17 thv Kortrijk-Oost		
	Met sluiting R8 tussen N50 en N8	R8 sluiten in voorziene reservatiestrook			Met of zonder overkapping R8 en/of E17
		R8 sluiten naast de E17			
		R8 sluiten in de bedding van de E17			

In het voorbereidend mobiliteitsonderzoek werden de verkeerskundige varianten gecheckt op verkeerskundige en wegontwerptechnische haalbaarheid en werden de varianten tijdens het ontwerpproces gemilderd. Bij deze mildering werden bepaalde negatieve effecten van een variant verzacht. Dit betekent een zekere matiging op verkeerskundig vlak (aanvaardbare verliestijden) met positieve effecten op vlak van leefbaarheid, kostprijs, ruimte-inname. Dit heeft bij sommige complexen geleid tot extra (sub)varianten.

Echter vond in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek nog geen volwaardig onderzoek naar de effecten op vlak van leefbaarheid plaats. In het milieueffectonderzoek (zie hoofdstuk 4) zal moeten blijken of er bijkomend onderscheid kan worden gemaakt tussen de hoofdscenario's 'sluiten R8' en 'niet-sluiten R8' en de onderliggende alternatieven. Dit gebeurt in eerste instantie vanuit de discipline mobiliteit. Verder onderzoek zal uitwijzen wat de effecten zijn van de verschillende alternatieven op

vlak van leefbaarheid, geluid, luchtkwaliteit,... Op deze wijze zal duidelijker worden welke alternatieven voor mens en milieu al dan niet als haalbaar kunnen beschouwd worden.

Voor het hoofdalternatief 2, waarbij de R8 gesloten wordt tussen de N50 en de N8, en alle daaronder vallende (sub)alternatieven wordt weinig draagvlak gevonden onder bewoners en eigenaars van de woonwijken langs de reservatiestrook en de E17. Zij maken zich zorgen over de leefbaarheid van hun woonbuurt. Echter onder de gebruikers van de R8 en de E17 en niet-aanwonenden zijn er wel voorstanders van het sluiten van de R8 (zie Antwoordnota, bijlage 1).

Hoofdscenario 2 waarbij de R8 tussen de N50 en N8 gesloten wordt, betekent inderdaad de aanleg van bijkomende infrastructuur in een sterk verstedelijkte omgeving. Echter dient opgemerkt te worden dat de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zonder het sluiten van de R8 tussen deze complexen ook een groot aandeel bijkomende infrastructuurwerken vraagt. Voor beide hoofdscenario's is er een ruimtelijke impact in de stedelijke omgeving, die nog nader te onderzoeken is op vlak van milieueffecten.

Uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek is te concluderen dat er geen significante verschillen zijn op vlak van doorstroming tussen de hoofdscenario's waarin de R8 tussen de N50 en N8 wel of niet gesloten wordt. In geval van beide hoofdscenario's kan een oplossing gevonden worden voor de verkeerskundige knelpunten. Echter werd in het voorbereidend onderzoek het verschil in restcapaciteit niet bekeken en heeft deze conclusie ook geen betrekking op wat dit betekent op vlak van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat hoofdscenario 2, waarbij de R8 wordt gesloten tussen de N50 en de N8, in deze fase van het planproces nog verder is te weerhouden.

2.4.3.1 Optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost zonder het sluiten van de R8 tussen de N50 en de N8 (hoofdscenario 1)

Bij de varianten voor de optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost wordt een onderscheid gemaakt tussen/

- De onderzochte varianten vanuit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek (dit zijn gezien de gewijzigde uitgangspunten ook de varianten die vanuit het voorbereidend onderzoek niet haalbaar bleken, zie hoger)
- Bijkomend ingesproken varianten na goedkeuring van de startnota K-R8 (VR 19 juli 2019)

Er wordt tevens gemotiveerd als bepaalde varianten niet worden weerhouden voor verder onderzoek.

I. OPTIMALISATIE VERKEERSCOMPLEX KORTRIJK-ZUID

Verder te onderzoeken varianten vanuit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek

Er wordt voortgebouwd op de verkeerskundige varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek. Gezien de gewijzigde uitgangspunten, waarbij nu ook wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, worden alle varianten hernomen, dus ook de varianten die niet bleken te werken o.b.v. het worst case scenario (zonder inzet op alternatieve modi en met een maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen).

Op basis van het worst case scenario bleken enkel de varianten 5 en 6b verkeerskundig haalbaar. Variant 5b bleek ook verkeerskundig haalbaar, maar werd niet weerhouden omwille van de extreem grote impact op onteigeningen (zie verder).

Variant 1: Volledig knooppunt – één tak naar Kortrijk (N323)

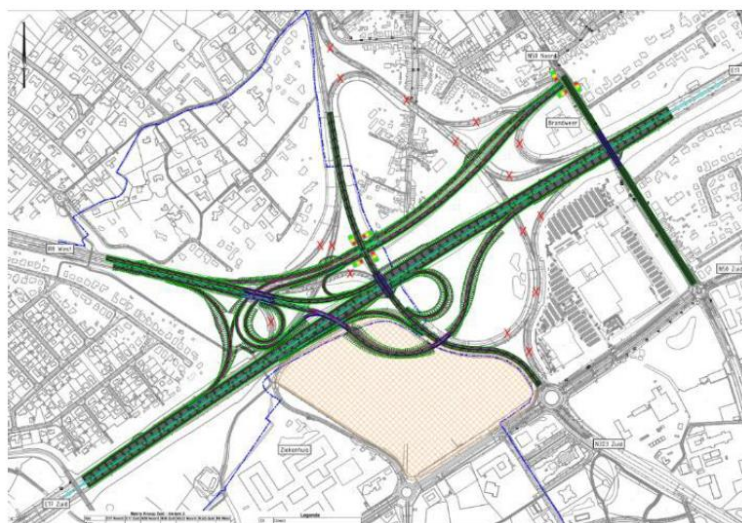
Bij deze variant zijn de E17, de R8 en de N323 direct verbonden via het knooppunt. Verkeer van en naar Kortrijk wordt afgewikkeld via de N323 en het onderliggende wegennet. De dominante relatie R8-west van en naar Gent is hierbij hoogwaardig vormgegeven met directe verbindingsbogen. Overige relaties zijn vormgegeven als lussen.



Figuur 2-39: Variant 1 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 2: Volledig knooppunt – twee takken naar Kortrijk (N323 en R8/N50)

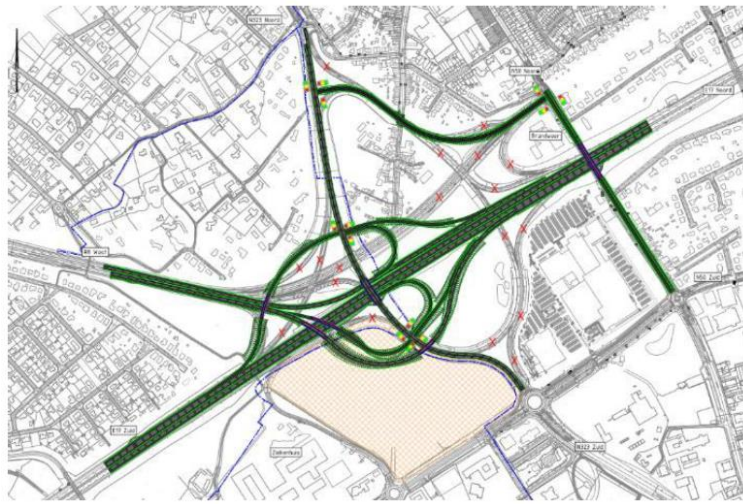
Bij deze variant zijn de E17, de R8 en de N323 direct verbonden via het knooppunt. De N323 loopt door het knooppunt van noord naar zuid. De R8 blijft doorgetrokken tot de N50. Verkeer van en naar Kortrijk kan dus zowel via de N323 rijden als via de R8/N50. De dominante R8-west van en naar Gent is hierbij hoogwaardig vormgegeven met directe verbindingsbogen. Overige relaties worden afgewikkeld via relatief krappe verbindingsbogen en lussen.



Figuur 2-40: Variant 2 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 3: Aansluiting

Ook bij deze variant is de dominante relatie R8-west van en naar Gent robuust vormgegeven met directe verbindingsbogen. De overige relaties worden afgewikkeld via het onderliggende wegennet (N323).



Figuur 2-41: Variant 3 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

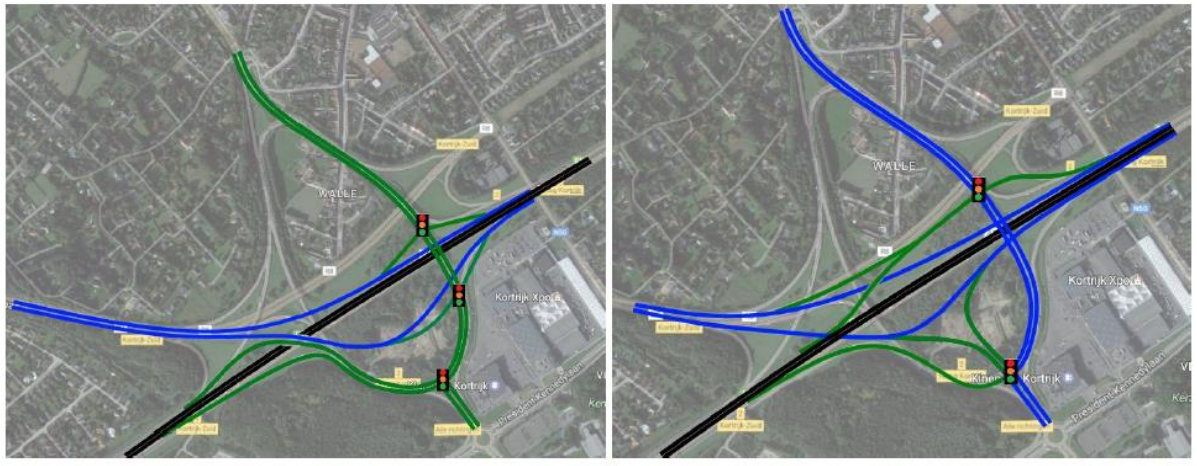
Variant 4: Onvolledig knooppunt – voorsorteren op sluiting ring R8

Het knooppunt is onvolledig, omdat de relatie R8-west van en naar Gent ontbreekt. Wanneer de ring R8 echter gesloten wordt, is de variant interessant. De variant wordt nader beschouwd bij hoofdsценario 2 sluiten van de ring R8.



Figuur 2-42: Variant 4 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

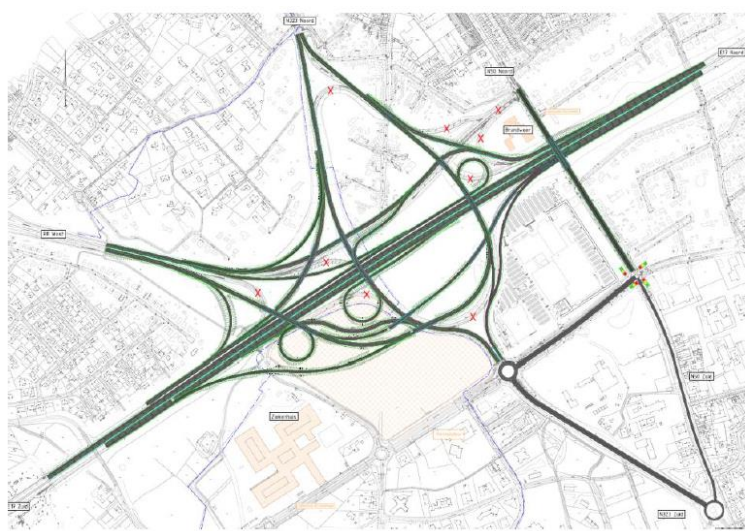
Variant 4 is verkeerskundig geoptimaliseerd door de ontbrekende relatie R8 <> E17 toe te voegen. Dit heeft geleid tot extra varianten 4b en 4c 'incl. relatie R8 <> E17'.



Figuur 2-43 en 2-44: Variant 4b en 4c voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variant 5: Volledig knooppunt – geen kruispunten

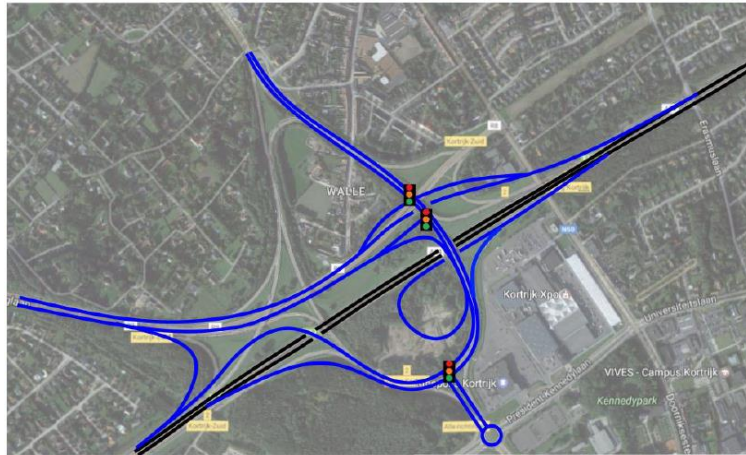
Bij deze variant zijn de R8, E17 en de N323 volledig verknoopt. Aandachtspunt is de verkeersafwikkeling via de rotonde in het zuiden. De directe relatie met de N50 ontbreekt.



Figuur 2-45: Variant 5 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

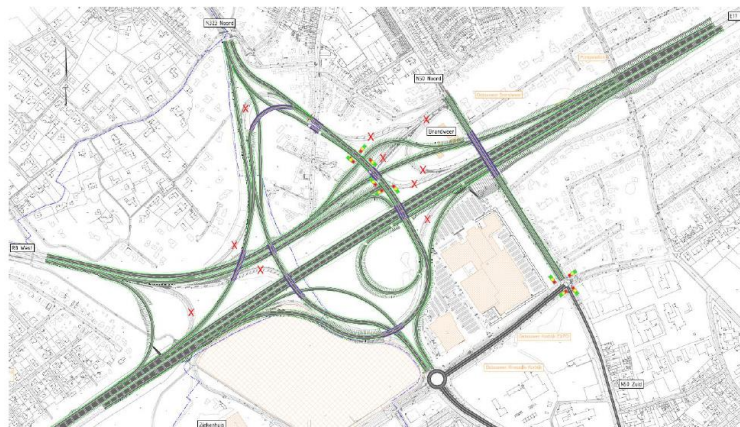
Variant 6a en 6b: Ei - knooppunt 1 & 2

De variant 6a 'knooppunt 1' is later in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek ingebracht na optimalisatie van variant 4. De missende relaties uit deze variant zijn hier ook toegevoegd. De directe relatie tussen de R8 en de N50 is verwijderd.



Figuur 2-46: Variant 6A voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

De variant 6b 'knooppunt 2' is gebaseerd op variant 6a. In deze variant is geprobeerd om zo veel mogelijk huidige infrastructuur te behouden.



Figuur 2-47: Variant 6B voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

Variante 6b-2: Ei - knooppunt 2 'ontweven' is toegevoegd vanuit de variant 6b om de weefbewegingen te verminderen.



Figuur 2-48: Variant 6B-2 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

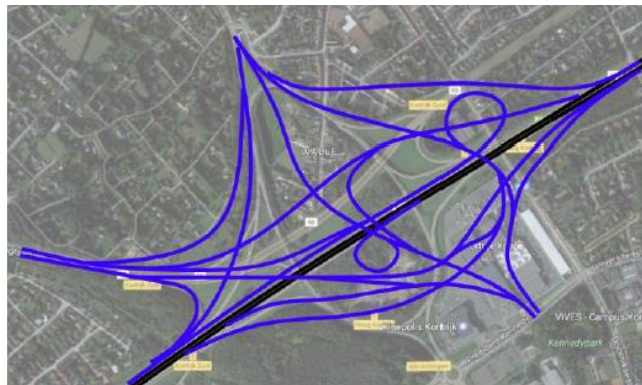
Voorstellen vanuit inspraak

Vanuit inspraak werden een aantal ontwerpmatige voorstellen voor Kortrijk-Zuid meegegeven (zie Antwoordnota, bijlage 1, hoofdstuk 3, Verkeerscomplex Kortrijk-Zuid). Deze suggesties tot vorming van het verkeerscomplex zullen bekeken worden in het verdere onderzoek. Uit dit verdere onderzoek moet blijken of deze varianten werken of niet.

Niet-weerhouden varianten voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid

Varianten 5a 'vrijwaren Kennedybos'

Variant 5 (zie hoger) had tot gevolg dat een groot deel van het Kennedybos werd geraakt. Om de impact op het Kennedybos te verminderen is gepoogd het knooppunt te verschuiven richting Kortrijk Xpo en de bebouwing van Kortrijk. Dit resulteerde in variant 5a. Deze variant wordt echter niet weerhouden omwille van de extreem grote impact op onteigeningen bij Kortrijk Xpo en de bebouwing van Kortrijk. Variant 5a wordt dan ook eerder als een theoretische oefening beschouwd.



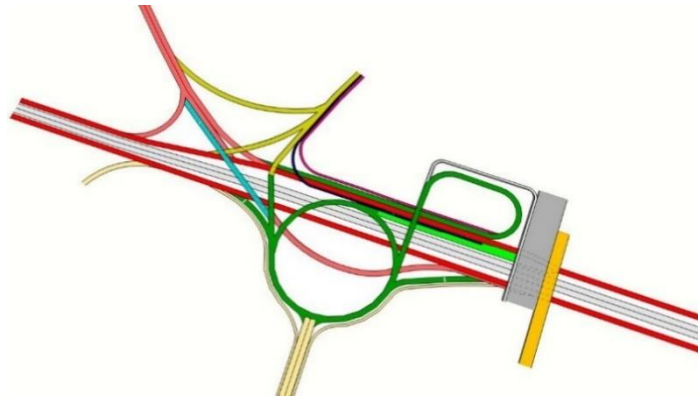
Figuur 2-49: Niet weerhouden variant 5a voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

De 'eierdooier'

De variant de 'eierdooier' betreft een 'beperkt' of 'gereduceerd' complex als een rotonde op de E17, waarbij alle aansluitingen worden voorzien. De 'eierdooier' wordt niet weerhouden voor verder onderzoek, omwille van de korte weefbewegingen en vanuit verkeersveiligheid:

- De huidige problemen in het zuidwestelijke kwadrant van het Ei worden niet opgelost. De stroom van R8 naar E17 Gent is eruit door de rechtstreekse aansluiting op de parallelweg, maar alle andere huidige bewegingen komen op heel korte afstand samen. Momenteel hebben de richtingen Gent naar Hoog-Kortrijk en Centrum naar Hoog-Kortrijk/E17 al geweven voordat eerst de voertuigen van R8 en vervolgens van E17 er bij komen. In de variant komen dus al die bewegingen quasi in één keer samen. Dit zal zorgen voor serieuze stremming en waarschijnlijk ook ongevallen.
- Door het grote aantal rechtstreekse aansluitingen is er een te grote opeenvolging van uitritten/splitsingen en opritten/samenvoegingen. Naar alle waarschijnlijkheid zullen de turbulentieafstanden niet gerespecteerd kunnen worden. Daarnaast zal de richtingssignalisatie kort opeenvolgen, waardoor de situatie onoverzichtelijk zal worden en twijfelgedrag heel waarschijnlijk zal zijn.
- Door de vele rechtstreekse aansluitingen, zal in heel wat niveaus gewerkt moeten worden. Dit zal zorgen voor sterke hellingen, bredere infrastructuur in bochten óf beperkte zichtafstanden

met bijhorend beperkte toegelaten snelheden. Dit zal een impact hebben op doorstroming en veiligheid, en zal bij slechte weersomstandigheden extra problemen geven.



Figuur 2-50: Niet weerhouden variant "de eierdooier" voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Zuid in geval van niet-sluiten R8

II. OPTIMALISATIE VERKEERSCOMPLEX KORTRIJK-OOST

Verder te onderzoeken varianten vanuit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek

Er wordt voortgebouwd op de verkeerskundige varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek. Gezien de gewijzigde uitgangspunten waarbij nu ook wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, worden alle varianten hernomen, dus ook de varianten die niet bleken te werken o.b.v. het worst case scenario (zonder inzet op alternatieve modi en met een maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen). Op basis van het worst case scenario bleken enkel de varianten 1b, 2b, 3b verkeerskundig haalbaar.

Variant 1 - verknoping 1

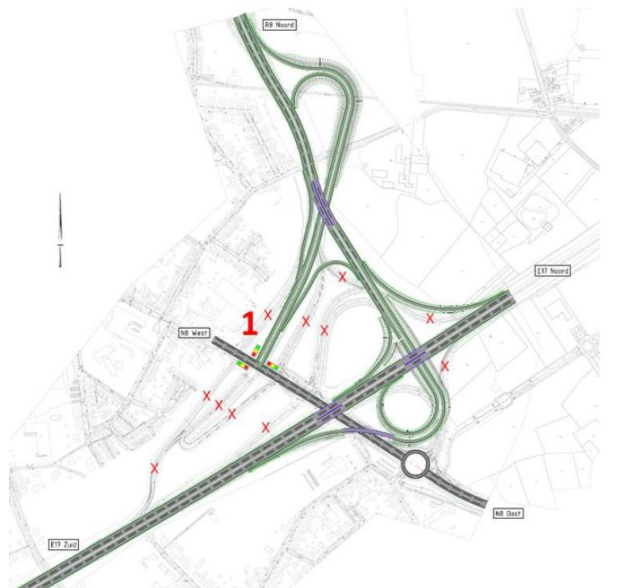
Bij deze variant zijn de relaties R8 van en naar de E17 direct vormgegeven. De relatie N8 van en naar de E17 is indirect. Verkeer van en naar de N8 wordt afgewikkeld via een kruispunt op het onderliggende wegennet.



Figuur 2-51: Variant 1 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

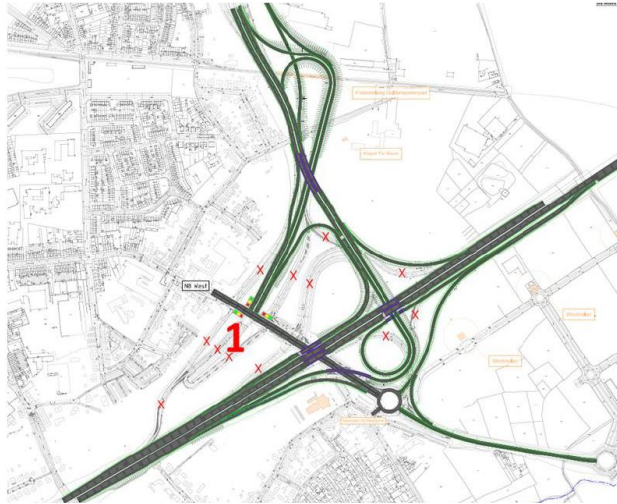
Variante 1a 'verknoping 1 - mildering' is een optimalisatie van 1. Variante 1a van Kortrijk-Oost heeft één VRI-lichtengeregeld kruispunt. Op de rechtsafbeweging van de N8-oost naar de aansluiting op het hoger wegennet en op de linksafbeweging in de omgekeerde richting zijn er telkens drie opstelstroken nodig om het verkeer op de piekmomenten verwerkt te krijgen. Dit houdt in dat er op de uitgaande takken ook telkens drie rijstroken nodig zijn.

Daarnaast blijkt dat de weefbeweging tussen het verkeer komende van de R8 en de N8 naar de E17 in beide richtingen zeer moeilijk verlopen, vanwege de korte weefstrook en de grote verkeersvolumes.



Figuur 2-52: Variante 1a voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variante 1b 'verknoping 1 - mildering' is een optimalisatie van 1a, waarbij het kruispunt van de N8 met de aansluitingen van de R8 verlicht wordt en waarbij de problemen van de weefzone worden aangepakt. Er is een bijkomende afrit van de E17 (komende van Frankrijk) die invoegt op de N8 (richting Zwevegem), zoals er in de bestaande toestand ook is. Daarnaast is er een aansluiting vanaf de rotonde naar de E17 (richting Gent). Door deze ingrepen worden de grootste stromen op het kruispunt verminderd en hoeft het verkeer van de R8 naar de E17 niet meer te weven met het verkeer van de N8 naar de E17. Het verkeer van de E17 (richting Frankrijk) kan op fysiek gescheiden rijstroken blijven ter hoogte van de voormalige weefzone en nadien samen invoegen bij het verkeer op de snelweg.



Figuur 2-53: Variant 1b voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Er werd nog een bijkomende aanpassing (variant 1c) onderzocht met een fly-over van de R8 naar de E17 richting Frankrijk. Het verkeer komende van de N8 en komende van de R8 voegt dan na elkaar in op de E17 met aparte opritten. De winst t.o.v. variant 1b is echter beperkt.

Variant 2 – verknoping 2

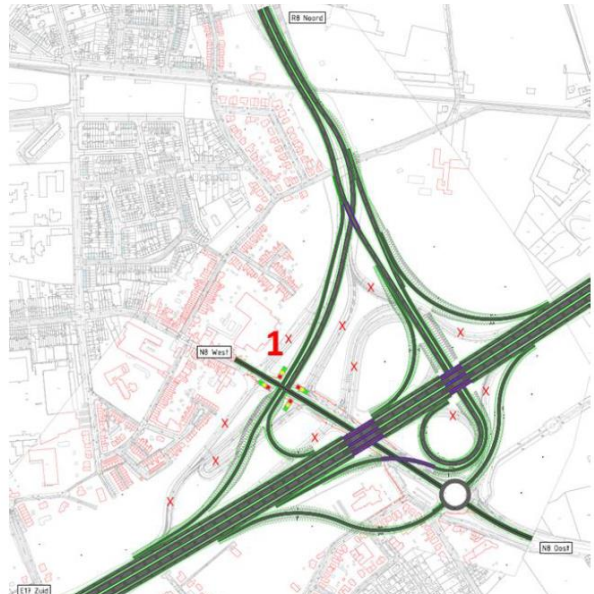
Bij deze variant zijn de relaties R8 van en naar de E17 direct vormgegeven. Verkeer van en naar de N8 wordt enerzijds afgewikkeld via de rotonde aan de oostzijde en anderzijds via het kruispunt aan de westzijde.



Figuur 2-54: Variant 2 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

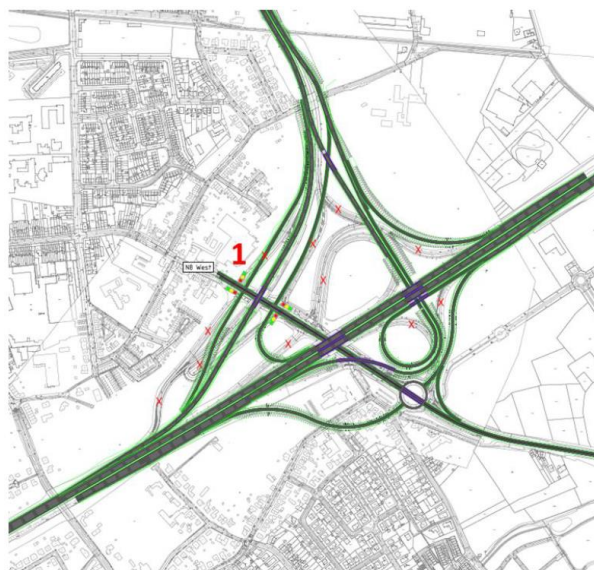
Variant 2a 'verknoping 2 - mildering' is een optimalisatie van variant 2. Variant 2a van Kortrijk-Oost heeft één VRI-geregelde kruispunt. Het hoogste aantal opstelstroken ligt op de oostelijke N8 en is gelijk aan vijf.

Het in- en uitvoegen op de parallelweg van de E17 richting Frankrijk verloopt moeizaam. Daarnaast verloopt de verkeersafwikkeling op de rotonde Cowboy Henk niet vlot.



Figuur 2-55: Variant 2a voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 2b ‘verknoping 2 - mildering’ is een optimalisatie van variant 2a. De variant wordt geoptimaliseerd met een fly-over van de R8 naar de E17 richting Frankrijk. Hierdoor moeten de verkeersstromen die de E17 verlaten, niet meer weven met het verkeer dat er bij komt. Verder gaat er een tunnel onder de rotonde Cowboy Henk door, om de doorstroming van de rotonde te verbeteren.



Figuur 2-56: Variant 2b voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 3 – half klaverblad 1

Variant waarbij de R8 is aangesloten op de E17 middels een halfklaverbladaansluiting en bijbehorende geregelde kruispunten. Het verkeer van en naar N8-zuid (Zwevegem) dient enigszins om te rijden.



Figuur 2-57: Variant 3 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

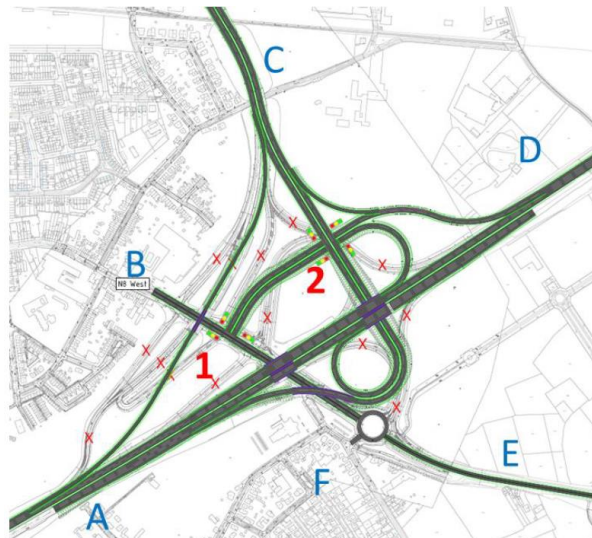
Variant 3a 'half klaverblad - mildering' is een optimalisatie van variant 3. Variant 3a heeft twee VRI geregelde kruispunten. Op kruispunt 1 rijden dezelfde verkeersvolumes als in variant 1a. De indeling van de afslagstroken is dus dezelfde. De kruispuntinrichtingen voor kruispunt 2 worden weergegeven op de afbeelding. De takken hebben vier tot zelfs acht opstelvakken om het piekverkeer te kunnen verwerken. De linksafbeweging van de R8 naar de oprit van de E17 richting Frankrijk en de linksafbeweging van de afrit E17 (richting Gent) naar de N8 hebben elk 4 afslagstroken nodig.



Figuur 2-58: Variant 3a voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variant 3b 'half klaverblad - mildering' is een optimalisatie van variant 3a. In variant 3b wordt er een bypass toegevoegd tussen de afrit van de E17 (richting Frankrijk) en de R8, en een fly-over tussen de R8 en de E17 (richting Frankrijk). Dankzij deze ingrepen kan het aantal rijstroken op kruispunt 2 gereduceerd worden.

Op kruispunt 1 veranderen de intensiteiten niet in deze variant. De kruispuntbewegingen op kruispunt 2 worden weergegeven op de afbeelding. Het maximum aantal rijstroken op een tal is gelijk aan vijf.

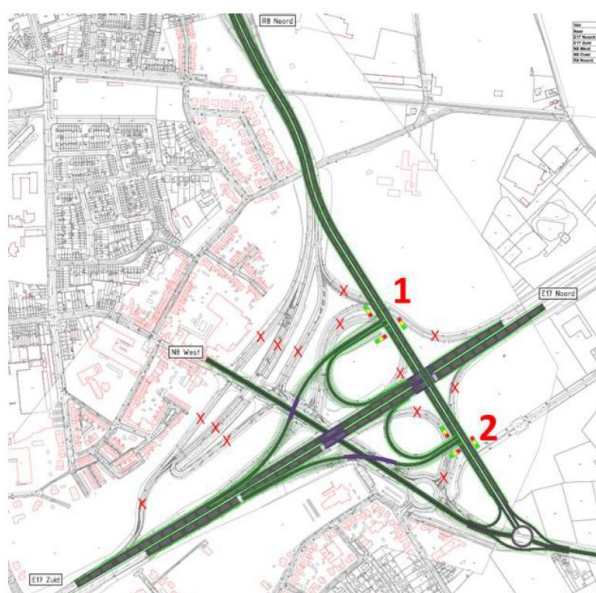


Figuur 2-59: Variant 3b voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Variante 3c 'half klaverblad - mildering' is een optimalisatie van variant 3b. Er werd een bijkomende aanpassing onderzocht, waarbij de E17 richting Gent rechtstreeks wordt aangesloten op de N8 met een extra af- en oprit. Daarnaast wordt er voorgesteld om de R8 onder het kruispunt te laten doorgaan, zodat de uitwisseling tussen de E17 en de R8 buiten de verkeerslichten gebeurt. Op kruispunt 1 verandert dit niets aan het aantal rijstroken.

Variante 4: Half klaverblad 2

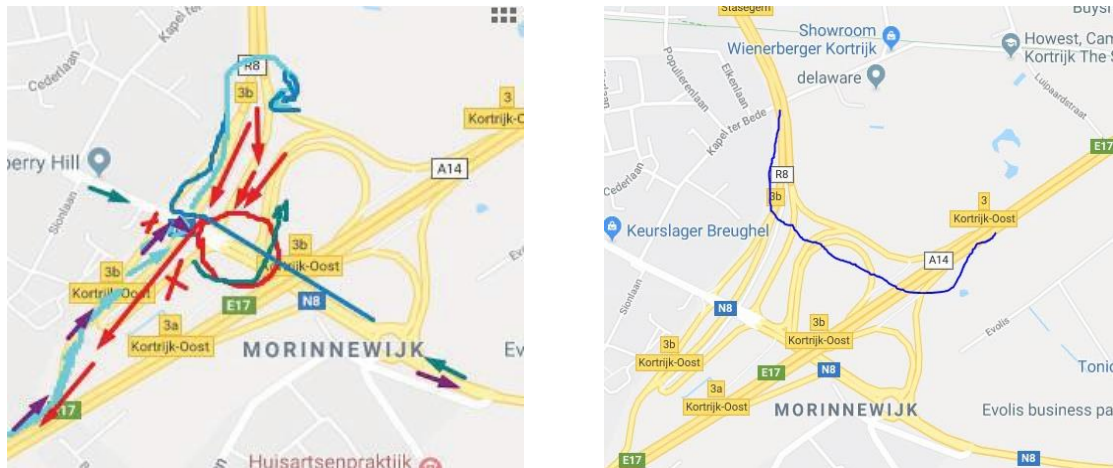
In variant 4 is de R8 aangesloten op de E17 middels een halfklaverbladaansluiting en bijbehorende geregelde kruispunten. Verkeer van en naar N8-noord (Kortrijk) dient enigszins om te rijden. Variante 4 heeft twee VRI geregelde kruispunten. Het kruispunt waar de meeste opstelvakken nodig zijn om het verkeer te kunnen verwerken in deze variant is kruispunt 1. Op de takken liggen vier tot vijf opstelstroken.



Figuur 2-60: Variant 4 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Voorstellen vanuit inspraak

Vanuit inspraak werden een aantal ontwerpmatige voorstellen voor Kortrijk-Oost meegegeven (zie Antwoordnota, bijlage 1, hoofdstuk 3, Verkeerscomplex Kortrijk-Oost). Deze suggesties tot vorming van het verkeerscomplex zullen bekeken worden in het verdere onderzoek. Uit dit verdere onderzoek moet blijken of deze varianten werken of niet.



Figur 2-61 en 2-62: Voorstellen vanuit inspraak voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval van niet-sluiten R8

Verleggen van het complex Kortrijk-Oost naar het oosten

Vanuit inspraak werd ook voorgesteld om het verkeerscomplex Kortrijk-Oost te verleggen naar het oosten, richting kanaal Bossuit-Kortrijk en de aansluiting op de N391. Op deze manier wordt het complex verder van de bestaande woonwijken ingericht, waarbij het verkeer van Zwevegem en Kortrijk uit elkaar kan worden gehaald.

Het voorstel tot het verleggen van het complex Kortrijk-Oost wordt meegenomen in het verdere onderzoek. De technische mogelijkheden zijn te onderzoeken, gezien bv. de aanwezigheid van het kanaal Bossuit-Kortrijk (cf. hoogteverschillen). Ook de impact op vlak van grondwater is nader te bekijken. Daarnaast is het verleggen van een complex niet evident, want de toeleidende secundaire wegen zijn niet zo flexibel.

In de haalbaarheid zal ook het ruimtebeslag dat hiermee gepaard gaat een belangrijke rol spelen. Het verleggen van het complex wordt o.m. gevraagd om het complex verder van de bestaande woonwijken in te richten: het kan hierbij niet de bedoeling zijn om daarbij een ander woonwijk (m.n. de woningen langs de Keizersstraat) te impacteren.

Insluwing E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost

Bij de verschillende varianten voor de optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost is ook te bekijken om de E17 ter hoogte van het complex in te sleuven. In de bestaande situatie stijgt de E17 ter hoogte van de N8 en daalt de snelweg weer richting de Luipaardstraat, om erna weer te stijgen richting het kanaal Bossuit-Kortrijk. De E17 vormt zo ter hoogte van de N8 een 'bult' op het tracé. Het wegwerken van deze 'bult' van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost kan mogelijks positieve effecten hebben op vlak van geluidshinder en emissies.

Bij deze varianten wordt de E17 ingegraven ter hoogte van de N8, waarbij de N8 via een brugconstructie over de E17 wordt getrokken. Alle aansluitingen aan beide zijden van de E17 zijn

hierbij aan te passen. De insleuving kan ook samen bekeken worden met het principe van overkapping van E17 met R8 (overkapping, halve overkapping, open structuur,...).

In het verdere onderzoek is de technische en verkeerskundige haalbaarheid van het ingraven van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost na te zien, naast een afweging van de kosten en baten. Het insleuven van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost impliceert in elk geval een groot grondverzet. Er is thans reeds een pompgebouw aanwezig. In geval van insleuving zal heel wat meer water moeten afgepompt worden. Deze aspecten zijn in het milieueffectenonderzoek verder te bekijken.



Figuur 2-63: Optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost in geval niet-sluiten R8 met insleuving van de E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost

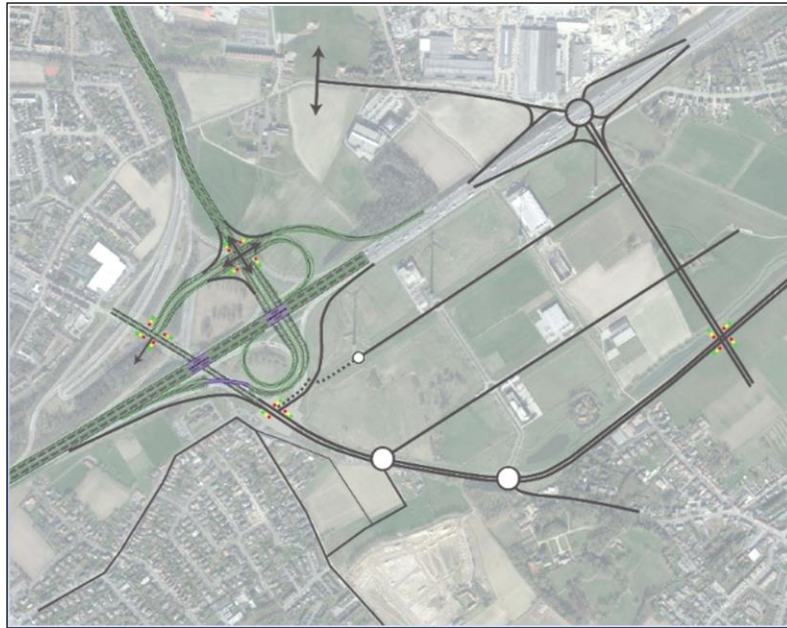
Niet-weerhouden varianten voor het optimaliseren van het complex Kortrijk-Oost

Bijkomend complex ter hoogte van Kortrijk-Oost

Vanuit inspraak wordt voorgesteld om een bijkomend complex op de autosnelweg E17 ter hoogte van Kortrijk-Oost te realiseren. Dit voorstel wordt niet weerhouden.

Het aantal complexen op de hoofdwegen is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)¹⁹. Op het hoofdwegennet primeert de internationale en gewestelijke verbindingfunctie, waardoor het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. Een bijkomend nieuw complex is vanuit verkeersveiligheidsstandpunt niet aangewezen. Elk complex kan beschouwd worden als een conflictpunt.

¹⁹ Zie RSV, p, 370: "Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingfunctie primeert op dit hoofdwegennet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. Nagegaan moet worden of een beperking kan doorgevoerd worden."



Figuur 2-64: Niet-weerhouden variant waarbij een bijkomend verkeerscomplex wordt gerealiseerd ter hoogte van Kortrijk-Oost

Variant 5 met gedeeltelijke overkapping van de E17

Variant 5 voor het verbeteren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (hoofdscenario 1) uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, waarbij de E17 gedeeltelijk overkapt wordt, wordt niet weerhouden. Deze variant moest het mogelijk maken om bovenop de overkapping van de E17 een ontwikkeling te realiseren, als verbinding tussen de verschillende stadsdelen. Vanuit het aspect veiligheid is een ontwikkeling boven de overkapping echter niet mogelijk. Gezien geen ontwikkeling mogelijk is binnenin het verkeerscomplex, heeft deze variant geen meerwaarde en getuigt de variant niet van een duurzaam ruimtegebruik.



Figuur 2-65: Niet-weerhouden variant 5 voor de optimalisatie van het complex Kortrijk-Oost met gedeeltelijke overkapping van de E17 in geval van niet-sluiten R8

2.4.3.2 Optimalisatie van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost met het sluiten van de R8 ertussen (hoofdscenario 2)

Hoofdscenario 2 waarbij de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden verbeterd met het sluiten van de R8 tussen deze complexen, omvat volgende subscenario's:

Tabel 2-8: Subscenario's voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en -Zuid met sluiting R8

R8 sluiten in de voorziene reservatiestrook	Gelijkgronds
	Verzonken
R8 sluiten naast de E17	Eén rijrichting noordelijk en één rijrichting zuidelijk van de E17
	Beide rijrichtingen noordelijk van de E17
	Beide rijrichtingen zuidelijk van de E17
R8 sluiten in de bedding van de E17	Met de E17 erboven
	Met de E17 eronder

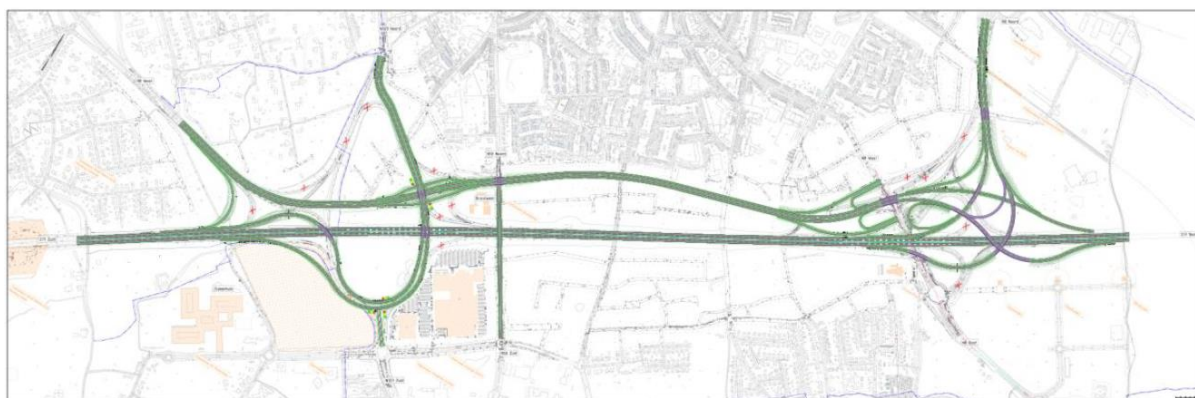
Er wordt voortgebouwd op de verkeerskundige varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek. Gezien de gewijzigde uitgangspunten waarbij nu ook wordt ingezet op alternatieve vervoersmodi en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, worden alle varianten hernomen, dus ook de varianten die niet bleken te werken o.b.v. het worst case scenario (zonder inzet op alternatieve modi en met een maximumscenario aan ruimtelijke ontwikkelingen).

Op basis van het worst case scenario bleken de varianten 1, 1b, 2a-2, 2b-2, 2c-2, 3a en 3b verkeerskundig haalbaar.

Variant 1: R8 sluiten in de voorziene reservatiestrook

De R8 wordt gesloten op de voorziene reservatiestrook ten noorden van de E17. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Rijsel voorzien. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent voorzien. Op dit complex is ook een uitwisseling mogelijk tussen de oostelijke R8 en de E17 richting Rijsel.

De subvarianten gelijkgronds en verzonken zijn verkeerskundig niet onderscheidend, wel ruimtelijk en financieel.



Figuur 2-66: Variant 1 voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 op de reservatiestrook

Variante 1b is een variant waarbij de N323 van variant 1 is verlegd richting het westen. Voertuigen vanuit de E17-West keren nog steeds ten zuiden van Kortrijk-Zuid om Kortrijk-Centrum te kunnen bereiken.

De verkeerskundige resultaten op het complex Kortrijk-Zuid tussen variant 1 en variant 1b zijn verkeerskundig niet onderscheidend. Ook op de andere criteria leefbaarheid, ruimte-inname en kostprijs lijken de varianten niet onderscheidend. Een variant kan wel geprefereerd worden als de locatie ervan om diverse redenen gewenster is. Dit kan bv. het geval zijn bij geluidsbeperking voor bepaalde gebieden.



Figuur 2-67: Variante 1b voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 op de reservatiestrook

Variante 2a: R8 sluiten naar de E17 noord en zuid

De R8 wordt gesloten met één rijrichting ten noorden van de E17 en één rijrichting ten zuiden van de E17 parallel aan de snelweg. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Rijsel voorzien. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent voorzien.

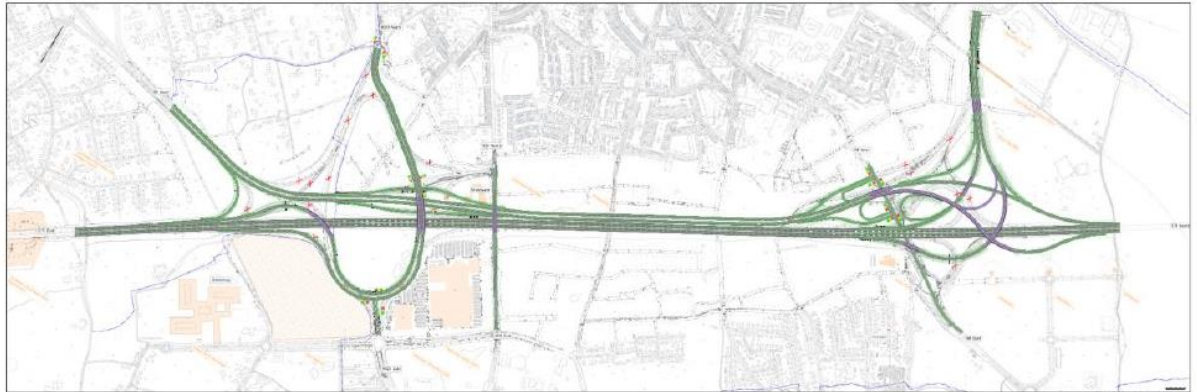


Figuur 2-68: Variante 2a voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 naast de E17 met één rijrichting noordelijk en één rijrichting zuidelijk van de E17

Variante 2b: R8 sluiten naast de E17 noord

De R8 wordt gesloten ten noorden van de E17 naast de snelweg. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Frankrijk. Ter hoogte van

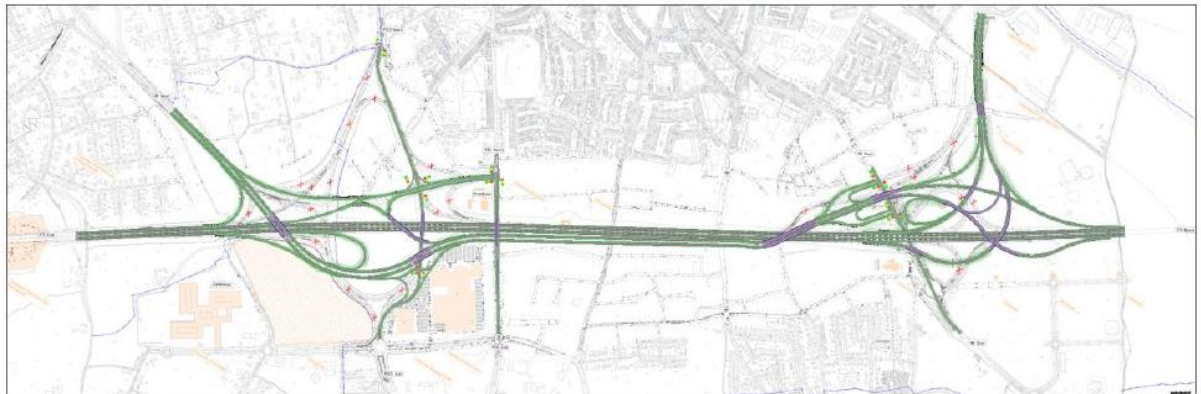
Kortrijk-Oost is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent. Op dit complex is ook een uitwisseling mogelijk tussen de oostelijke R8 en de E17 richting Rijsel.



Figuur 2-69: Variant 2b voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 naast de E17 met beide rijrichtingen noordelijk van de E17

Variant 2c: R8 sluiten naast de E17 zuid

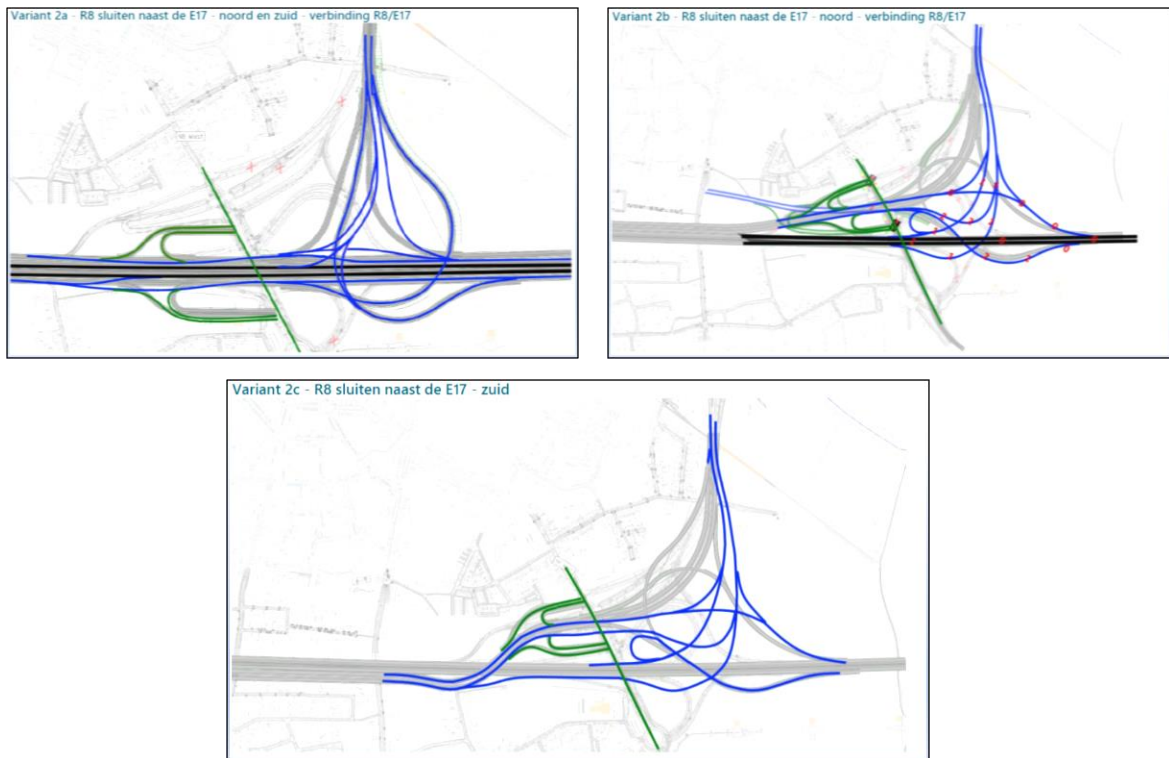
De R8 wordt gesloten ten zuiden van de E17 naast de snelweg. Ter hoogte van Kortrijk-Zuid is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Frankrijk. Ter hoogte van Kortrijk-Oost is er een verknoping met het onderliggend wegennet en met de E17 richting Gent. Op dit complex is ook uitwisseling mogelijk tussen de oostelijke R8 en de E17 richting Rijsel.



Figuur 2-70: Variant 2c voor de optimalisatie van de complexen Kortrijk-Oost en-Zuid met sluiting R8: sluiting R8 naast de E17 met beide rijrichtingen zuidelijk van de E17

Verbinding tussen R8 en E17 bij de varianten 2a, 2b en 2c

Tijdens simulaties van varianten 2a, 2b en 2c werd duidelijk dat de capaciteit van de parallelstructuur en de uitwisseling van en naar de parallelstructuur in de complexen niet toereikend was om het verkeer vanuit de R8 naar de E17 en vice versa af te wikkelen. Om dit te verbeteren zijn bij die varianten extra directe verbindingen in complex Kortrijk-Oost tussen de R8 en de E17 aangebracht. Het toevoegen van deze verbindingen had tot gevolg dat de varianten verkeerskundig haalbaar werden.



Figuur 2-71, 2-72 en 2-73: Verbinding tussen R8 en E17 bij de varianten 2a, 2b en 2c

Variant 3a 'R8 sluiten in de bedding van de E17 – boven de E17' en variant 3b 'R8 sluiten in de bedding van de E17 - onder de E17'

De subvarianten R8 sluiten in de bedding van de E17 (boven of onder) zijn vergelijkbaar met variant 2a (zie hoger).

Teneinde de leefbaarheid en ruimte-inname voor de sluiting te beperken, werd in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek bekeken om de sluiting te situeren boven of onder het huidige tracé van de E17 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Echter door de hoogteverschillen die hierbij overwonnen moeten worden, leggen de op- en afritten een zeer zware hypotheek op de groenstroken en bebouwing aanwezig naast de E17. Een mildering betekent hier de facto het verlaten van het scenario boven of onder de E17.

Varianten vanuit inspraak

Sluiten R8 met een onvolledige aanleg van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid

Vanuit inspraak werd gevraagd om ook verkeerskundige varianten te bekijken waarbij het aantal knooppunten op de E17 wordt verminderd, in functie van het scheiden van de verkeersstromen. Bij deze varianten zouden dus niet alle verbindingen meer mogelijk zijn, met mogelijks ook een meer leesbaar resultaat tot gevolg.

Naar aanleiding van deze inspraakreactie wordt ervoor gekozen om varianten te onderzoeken, waarbij bij het sluiten van de R8 het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid onvolledig wordt aangelegd. Het complex Kortrijk-Zuid wordt dan gesupprimeerd tot een lokaal uitwisselpunt van verkeer met aansluiting op de R8, maar waarbij er geen aansluiting meer wordt voorzien op de E17. Voor de aansluiting op de E17 dient men gebruik te maken van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost.

Door het uitgangspunt om het complex Kortrijk-Zuid te supprimeren, zou het oneigenlijk gebruik van de westelijke kant van de R8 door het doorgaand verkeer tussen de verkeerswisselaar Moorseele (A19/E403) en de E17 voor een groot stuk uitgesloten kunnen worden. Dit is echter nog aan te tonen aan de hand van simulaties.

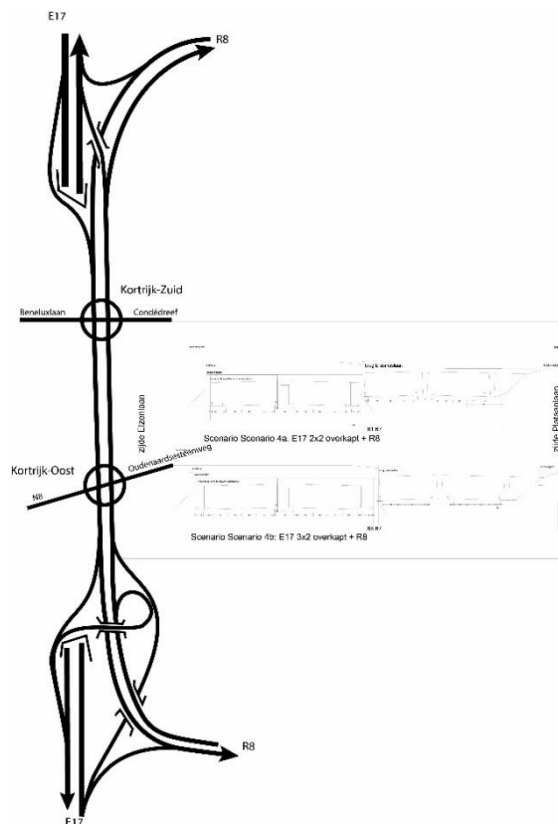
De haalbaarheid, noodzaak en effecten van deze varianten moet blijken uit het verdere onderzoek. Er is hierbij nog concreet te maken welke op- en afritten kunnen gesupprimeerd worden.

Ventwegen langs de E17

In het verdere onderzoek zal bekeken worden om de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost te verbeteren in combinatie met de aanleg van ventwegen langs de E17. De E17 en de R8 wordt hierbij in dezelfde wegzate voorzien (zie hoofdsценario 2 'sluiten R8', variant 'R8 sluiten naast de E17', subvariant 'met één rijrichting noordelijk en één rijrichting zuidelijk van de E17').

Doelstelling van het werken met ventwegen is om de weefzones uit de complexen te halen. Elk scenario met parallelstructuur heeft het positieve effect dat op de doorgaande E17 geen weefbewegingen zijn. Op de ventwegen zal een snelheid van 90 km/u mogelijk zijn. Een ontwerp met ventwegen maakt het ook mogelijk om de E17 te overkappen.

De haalbaarheid van het werken met ventwegen dient nog verder te worden onderzocht (hoogteprofielen, bochtstralen, zichtbaarheid, ruimte-innames...), temeer dit ook resulteert in de aanleg van veel bijkomende infrastructuur. Uit het verdere onderzoek moet blijken of de varianten met ventwegen werken of niet.



Figuur 2-74: Voorstelling van een mogelijk scenario voor de optimalisatie van de weginfrastructuur met ventwegen langs de E17



Figuur 2-75: Kortrijk-Zuid E17 met parallelwegen langs de E17



Figuur 2-76: Kortrijk-Oost met ingesleufde E17 en parallelwegen

Niet-weerhouden varianten voor het optimaliseren van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid waarbij de R8 gesloten wordt

Variant 2d: R8 sluiten naast de E17 tot de Maandagweg

De R8 wordt in deze variant niet volledig gesloten, maar beperkt gesloten tot aan de Maandagweg. In overleg met de stakeholders is ten tijde van het voorbereidend mobiliteitsonderzoek beslist om deze variant niet te beschouwen in het onderzoek, gezien de beperkte meerwaarde t.o.v. de huidige toestand en de impact op de woonomgeving.



Figuur 2-77: Niet-weerhouden variant waarbij de R8 gesloten wordt (rood) tot aan de Maandagweg (geel)

Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem

In de streefbeeldstudie Kortrijk-Oost - Stasegem is er vertrokken vanuit de visie dat de R8 gesloten zou worden, waarbij dus de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid met elkaar verbonden worden. Hierbij was er echter geen kennis van hoeveel verkeer er via de sluiting vanaf Kortrijk-Zuid naar Kortrijk-Oost zou rijden, waardoor deze bijkomende verkeersstroom niet in rekening kon worden gebracht.

Uit de streefbeeldstudie werd o.m. het inzicht verkregen dat de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, al dan niet met een gesloten R8, steeds een impact hebben op elkaar en dan ook gezamenlijk zijn te bekijken. Deze variant voor de optimalisatie van Kortrijk-Oost wordt bijgevolg niet meegenomen voor verder onderzoek.



Figuur 2-78: Streefbeeldstudie Kortrijk-Oost: optimalisatie van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost waarbij de R8 gesloten wordt

Verleggen R8 zuidwaarts van de stad Kortrijk

Vanuit inspraak is voorgesteld om de ringweg R8 zuidwaarts van de stad om te leiden, zodat een ruimer woongebied ontlast wordt en dit ook voordelen oplevert voor bedrijven. Dit voorstel wordt gezien het enorme ruimtebeslag niet weerhouden. De plandoelstellingen K-R8 omvatten de creatie van een zachte grens en overgang tussen de bouwde ruimte en het landschap (zie 2.2.2.2). Dit moet de open ruimte maximaal vrijwaren en het ruimtebeslag in de open ruimte tegen gaan. Het omleiden van de R8 zuidwaarts van de stad kan hier niet mee in overeenstemming worden gebracht. Het is geenszins de bedoeling om Hoog Kortrijk verder te laten uitdeinen.

2.4.4 Alternatieven op vlak van modal shift

Het te realiseren programma op vlak modal shift is gelinkt aan de bewuste keuze en de noodzaak om in te zetten op alternatieve vervoersmodi. Bijkomend onderzoek moet de alternatieven in kaart brengen. Voorbeelden hiervan zijn het al dan niet realiseren van vrije bus- of fietsstroken langs de N50 en/of N8, of de realisatie van een fietsverbinding op de verkeerscomplexen of via alternatieve fietsroutes.

2.4.4.1 Scenario modal shift zonder aanpassing van de verkeerscomplexen

In het verdere onderzoek zal een alternatief worden onderzocht waarbij wordt ingezet op alternatieve vervoermodi (modal shift), maar waarbij er geen infrastructuurwerken worden voorzien in functie van het auto- en vrachtverkeer. Binnen dit alternatief zijn wel infrastructuurwerken mogelijk in functie van de beoogde mobiliteitsverschuiving, bv. in functie van de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit alternatief gaat gepaard met het evalueren en bijsturen van de ruimtelijke ontwikkelingen.

Het voorbereidend mobiliteitsonderzoek heeft er echter reeds op gewezen dat er op de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost op heden een aantal knelpunten zijn op vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. We weten ook dat er vanuit de geplande ruimtelijke ontwikkelingen een aantal uitdagingen bijkomen op de wegeninfrastructuur. Het GRUP met bijgaand onderzoek wenst dan ook in de toekomst tot een goed evenwicht te komen inzake infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling en leefbaarheid.

2.4.4.2 Knooppuntontwikkeling: uitbouw van regionale mobipunten in afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen

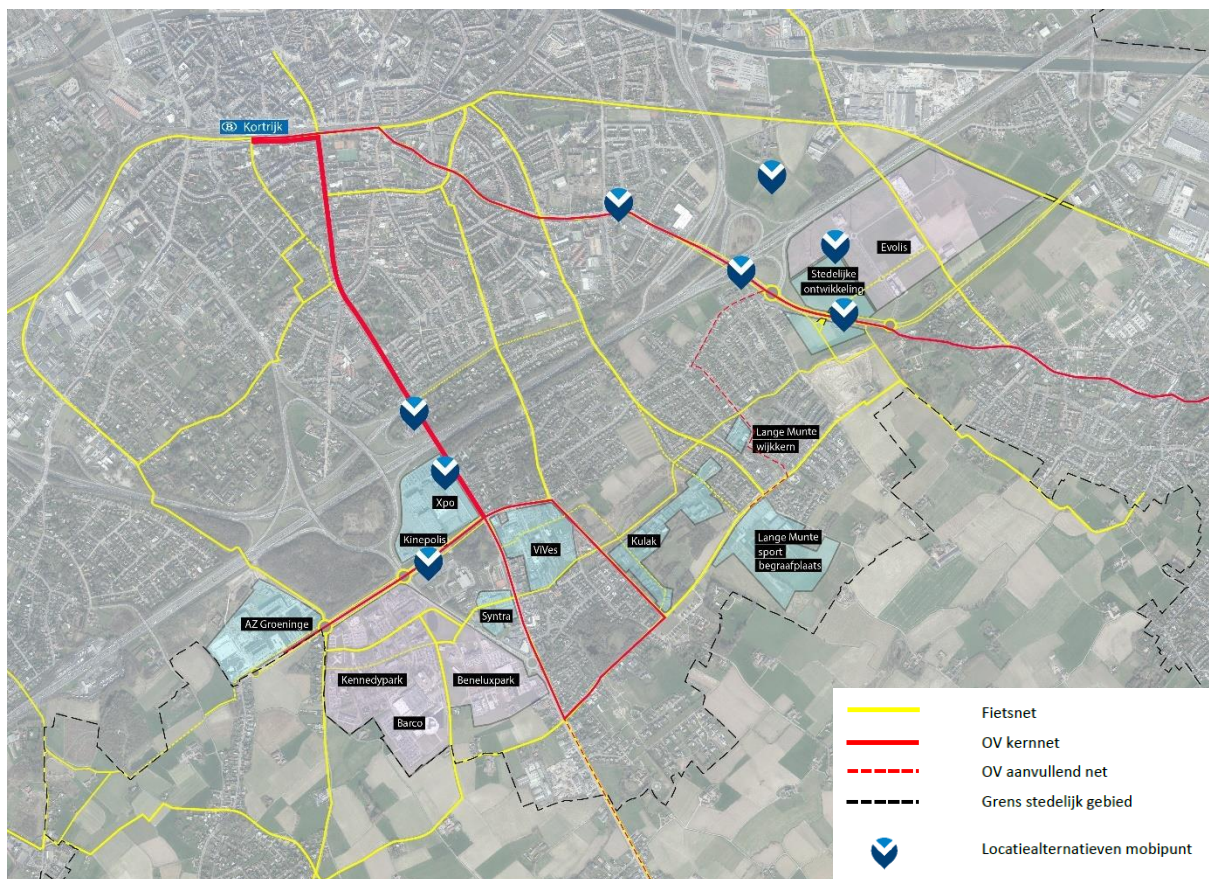
De bestaande park & ride op Hoog Kortrijk en de carpoolparking Kortrijk-Oost worden geëvalueerd. Er wordt gezocht naar de uitbouw van multimodale knooppunten (mobipunten) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost met een mogelijks daaraan gekoppelde voorzieningen en verdichtingsopgaves. In dit onderzoek dient de huidige locatie van de park & ride en de carpoolparking afgewogen te worden ten opzichte van andere mogelijke locaties op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

De regionale mobipunten zullen bepaald worden door de vervoerregioraad Kortrijk. Afstemming tussen K-R8 en de vervoerregiowerking is dus vereist. Binnen K-R8 kan de specifieke uitbouw van het regionaal mobipunt op Hoog Kortrijk en op Kortrijk-Oost verder gespecificeerd worden en wordt ook de relatie gelegd met de (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen.

De uitbouw van een regionaal mobipunt op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost is ook af te stemmen op het gemeentelijk planproces voor de realisatie van een nieuw voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend programma (zie procesnota, 1.3.4).

Onderstaande kaart geeft de mogelijke locaties op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost weer, die naar boven gekomen zijn vanuit het voorbije proces. Uit het verdere onderzoek en inspraak kunnen nog andere locaties komen. Zo kunnen bv. ook nieuwe restruimtes ontstaan bij de optimalisatie van de verkeerscomplexen.

De realisatie van een regionaal mobipunt binnenin één van de verkeerscomplexen wordt niet toegestaan. Ook bij de ligging (net) buiten het verkeerscomplex dient terugslag vermeden te worden.



Figuur 2-79: Locatiealternatieven voor de uitbouw van een multimodaal knooppunt (regionaal mobipunt) op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Knooppuntontwikkeling Hoog Kortrijk

Op Hoog Kortrijk is te zoeken naar de haalbaarheid en geschiktheid van locaties die een grotere connectie maken met de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De rechtstreekse ontsluiting vanaf het hoger wegennet naar deze locatie(s) is hierbij een randvoorwaarde: in functie van het behoud van de doorstroming op de N50 kan niet ontsloten worden via deze gewestweg.

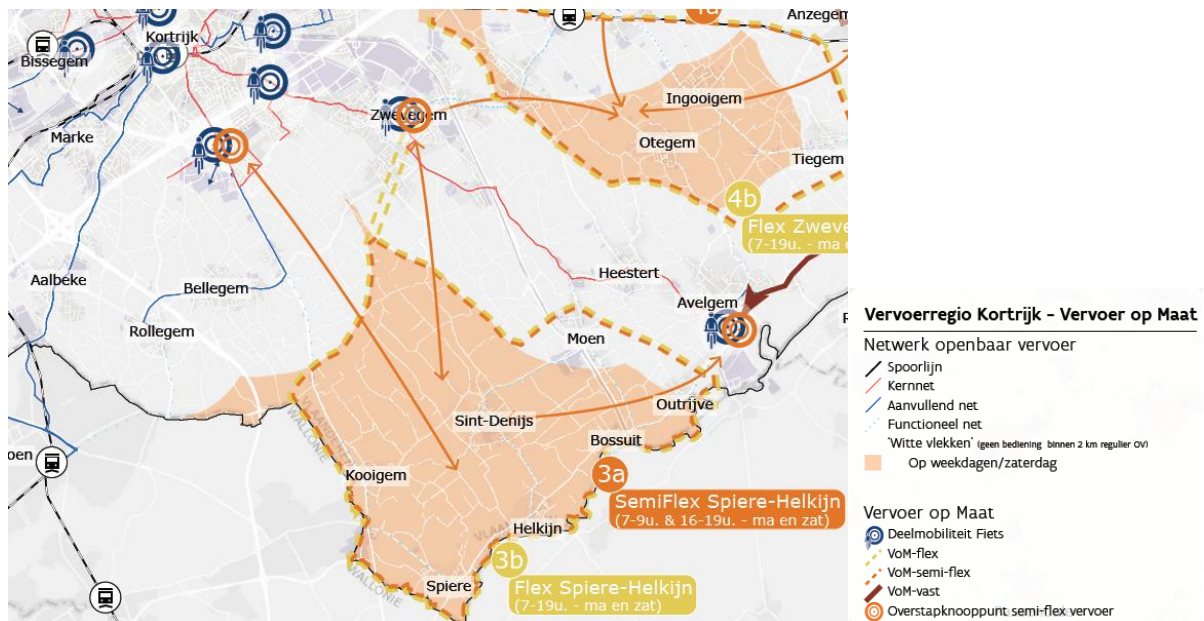
O.m. volgende locaties zijn te onderzoeken:

- De huidige park & ride Hoog Kortrijk (hoek Beneluxlaan en President Kennedylaan)
- De site Kortrijk Xpo (zowel de oostflank aan de Doorniksesteenweg, als de noordzijde ter hoogte van de bestaande parking)
- De brandweersite langs de N50

De uitbouw van een multimodaal knooppunt op Hoog Kortrijk is af te stemmen op de beslissingen binnen de vervoerregio Kortrijk. Zo werd op de vervoerregioraad van 2 oktober 2020 beslist op Hoog Kortrijk een fietsdeelpunt te voorzien (10 deelfietsen), alsook een overstapknooppunt voor het semi-flex vervoer²⁰ in functie van vervoer op maat tussen Spiere-Helkijn en Hoog Kortrijk:

²⁰ Vervoer op maat semi-flex is een semi flexibel vervoerssysteem: reizigers worden opgehaald bij een halte en naar een mobipunt gebracht of reizigers worden bij een mobipunt opgehaald en van daaruit naar huis of naar een halte dicht bij huis gebracht.

- Semi flex systeem (3A): Tijdens de spits (7-9u en 16-19u woensdag en zaterdag) worden reizigers vanuit een halte in het aangeduide bedieningsgebied naar het mogelijke mobipunt op Hoog Kortrijk gebracht.
- Flex systeem (3B): Tijdens de daluren (7-19u woensdag en zaterdag) verandert het systeem naar een volledig flexibel vervoer op maat waarbij reizigers binnen het gebied aan een halte worden opgehaald en naar een halte in de buurt van hun bestemming in het bedieningsgebied worden gebracht.



Figuur 2-80: Vervoer op maat zoals definitief goedgekeurd op de vervoerregioraad Kortrijk van 4 december 2020

Knooppuntontwikkeling Kortrijk-Oost

De carpoolparking Kortrijk-Oost telt 84 parkeerplaatsen en is gelegen langs de N8, aan de zuidzijde van het complex Kortrijk-Oost (bosgebied volgens het gewestplan). In de studie 'carpoolparkings West-Vlaanderen' (departement MOW, 2014) wordt vooropgesteld in een uitbreiding tot 100 parkeerplaatsen en op termijn tot 115-125 plaatsen. De uitbreiding wordt voorzien op de naastliggende terreinen van De Watergroep of door een reorganisatie van het huidige terrein.

Een evaluatie en opwaardering van de carpoolparking dringt zich op, waarbij de parking uitgebouwd wordt als een gezamenlijke parkeerinfrastructuur in relatie tot toekomstige ontwikkelingen ter hoogte van Kortrijk-Oost (complementair gebruik). Dergelijke parking kan dan tegelijk fungeren als multimodaal overstappunt (met overstapfaciliteiten tussen auto, openbaar vervoer en fiets) met daaraan gekoppelde ondersteunende diensten en faciliteiten. Gezien de aanwezigheid van een kernnet A-lijn op de N8 en de fietssnelweg Guldenpoorpad zijn er opportuniteiten om te bundelen.

Er is te onderzoeken waar het multimodaal knooppunt het best gelegen is:

- Aan de noordzijde van de N8 (kop van Evolis)
- Aan de zuidzijde van de N8 (kop van Langwater)
- Aan de noordzijde van de E17 (Kapel ter Bede)
- Binnen de R8 in functie van de relatie met de binnenstad

De uitbouw van een multimodaal knooppunt op Kortrijk-Oost is af te stemmen op de beslissingen binnen de vervoerregio Kortrijk. Zo werd op de vervoerregioraad van 2 oktober 2020 goedgekeurd om op Kortrijk-Oost (Evolis) een fietsdeelpunt te voorzien (8 deelfietsen).

In de studie tot herinrichting van de N8 (zie procesnota, 1.3.1) dient rekening gehouden te worden met een blijvende bereikbaarheid van de carpoolparking en kunnen reeds de potenties tot opwaardering van de parking worden onderzocht.

2.4.5 Alternatieven op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen

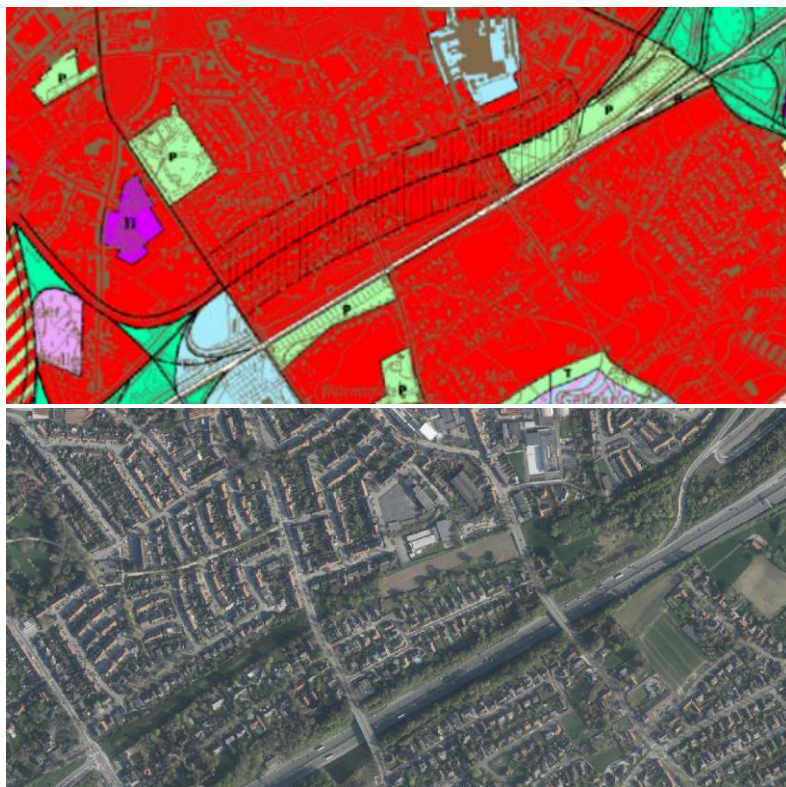
Vanuit de voorbereidende onderzoeken is de noodzaak aangegeven tot bijsturen en/of (deels) beperken van (verkeersgeneratie van de) ruimtelijke ontwikkelingen. Bestaande functies en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en mogelijks (deels) geheroriënteerd in afstemming met de optimalisatie van de verkeersinfrastructuur en de bijkomende inzet op modal shift.

In het verdere onderzoek moet duidelijk worden wat de draagkracht van de omgeving is en welke alternatieve bestemmingen er mogelijk zijn om zo het ruimtelijk programma te concretiseren.

Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook en/of boven de overkapping

In geval er gekozen wordt om de ringweg R8 niet te sluiten (in de reservatiestrook) zijn de ontwikkelingsmogelijkheden in deze zone te bekijken. Ook de mogelijke ontwikkelingen bovenop de overkapping van de R8 en/of E17 zijn in kaart te brengen. De voorstellen vanuit inspraak (zie Antwoordnota, bijlage 1) worden hierbij meegenomen.

Onderstaande tabel is tevens een weerslag van de veiligheidsaspecten die belangrijk zijn bij de aanleg van een tunnel.



Figuur 2-81 en 2-82: Reservatiestrook volgens het gewestplan (zie gearceerde zone) en luchtfoto ter hoogte van de reservatiestrook

Tabel 2-9: Alternatieven 1) voor een ontwikkeling in de reservatiestrook in geval de R8 er niet wordt gesloten en 2) bovenop de R8 en/of E18 in geval van overkapping/ondertunneling

	1. Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt)	2. Mogelijke ontwikkelingen bovenop de R8 en/of E17 (in geval van overkapping / ondertunneling)	Motivatie
Groen- en natuurontwikkeling	Weerhouden	Weerhouden	2. <i>Voldoende gronddekking is te voorzien zodat de wortels van bomen geen beschadigingen kunnen veroorzaken aan de waterdichte rok. Er is hierbij ook rekening te houden met een aanvaardbaar gewicht van de gronddekking bovenop de tunnel.</i>
Waterbuffering	Weerhouden	Niet-weerhouden	2. <i>Technisch is waterbuffering boven een tunnel mogelijk. Qua veiligheid zou dat de normen voor bv. brandbescherming verhogen afhankelijk van de hoeveelheid water die er op komt te liggen. Echter wordt gekozen om 'waterbuffering' niet te weerhouden, omwille van:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Water weegt veel, waar de constructie veel zwaarder zou moeten zijn. Er is gevaar voor lekkages in het plafond; in het bestaande patrimonium van AWV zijn er verschillende tunnels in of onder rivieren, maar deze hebben allemaal lekken.</i> - <i>Bij een ontploffing of hevige brand is er kans op vroegtijdig falen door het hoge gewicht, waardoor al het water in de tunnel kan komen.</i>
Landbouw	Weerhouden	Niet-weerhouden	2. <i>Landbouw kan beschadigingen veroorzaken in de waterdichte rok van de constructie door ploegen, kloppen van palen voor een afsluiting,...</i>
Open luchtrecreatie (hondenweide, Zweedse piste/ joggingspaden, golf, recreatiedomein,...)	Weerhouden	Weerhouden	1. <i>Laagdynamische recreatie wordt weerhouden voor verder onderzoek, hoogdynamische en grootschalige recreatieve activiteiten niet.</i> 2. <i>Idem.</i> <i>Er is aandacht nodig bij het opstellen van de calamiteiten-bestrijdingsplannen om deze zone te ontruimen bij een ongeval met brand in de tunnel.</i>
Fiets- en voetgangersverbinding	Weerhouden	Weerhouden	
Openbaar vervoersverbinding	Weerhouden	Weerhouden	2. <i>In geval van trams moet gekeken worden naar de trillingen.</i>

	1. Mogelijke ontwikkelingen op de reservatiestrook (in geval de R8 er niet gesloten wordt)	2. Mogelijke ontwikkelingen bovenop de R8 en/of E17 (in geval van overkapping / ondertunneling)	Motivatie
Duurzame energie: windmolens	Niet-weerhouden	Niet-weerhouden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niet wenselijk gezien de woonomgeving. 2. Windmolens worden niet weerhouden omwille van de belasting (cf. gewicht windmolens, aanzienlijke krachten op de windmolens). De uitgebreide funderingen die hiervoor vereist zijn, zijn onhaalbaar bovenop een tunnel.
Duurzame energie: warmtenetten, zonnepanelen, biomassa (houtkanten)	Weerhouden	Weerhouden	<ol style="list-style-type: none"> 2. De aanleg van een warmtenet (of andere rioleringen) is mogelijk mits er aandacht geschonken wordt aan voldoende afstand t.o.v. de dakplaat. Er kan niet aangesloten worden met de zonnepanelen op de voeding van de tunnel, omdat storingen of overspanning van de zonnepanelen kan leiden tot uitval van de voeding van de tunnel. De aanplanting van een bos kan als er voldoende gronddekking is. De wortels van de bomen kunnen anders de waterdichting van het tunneldak beschadigen.
Bijkomende bouwprogramma's	Weerhouden	Niet-weerhouden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eventuele bijkomende bouwprogramma's thv de reservatiestrook zijn verder te onderzoeken (nieuwe woonzones worden er uitgesloten, zie volgend punt). 2. Bovenop de tunnel zijn geen bouwprogramma's mogelijk vanuit het aspect veiligheid.
Bijkomende woonontwikkelingen	Niet-weerhouden	Niet-weerhouden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niet verenigbaar met de centrale doelstelling tot verhogen van de leefbaarheid. Dit standpunt wordt versterkt gelet op het grote overaanbod wonen in de regio. 2. Idem
Parkeerzones	Niet-weerhouden	Niet-weerhouden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niet verenigbaar met de doelstelling tot het beperken van parkeerplaatsen en om de auto een andere plaats te geven (deelparkeren, gebundeld en complementair parkeergebruik,...) (zie ruimtelijk kader). 2. Boven tunnel niet mogelijk vanuit veiligheid.
Andere mogelijkheden vanuit verder onderzoek en inspraak	Weerhouden	Weerhouden	

2.5 Reikwijdte en detailleringsgraad

In de goedgekeurde startnota (VR 19 juli 2019) werd gestart met een ruim planvoornemen, dat bij elke stap in het planproces wordt verfijnd. De goedgekeurde startnota bepaalt dat voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een locatieonderzoek is uit te voeren in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de kleinstedelijke gebieden Menen en Waregem.

In voorliggende verfijnde startnota wordt reeds een eerste stap gezet in de verfijning van het plangebied. Het plangebied wordt beperkt tot de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

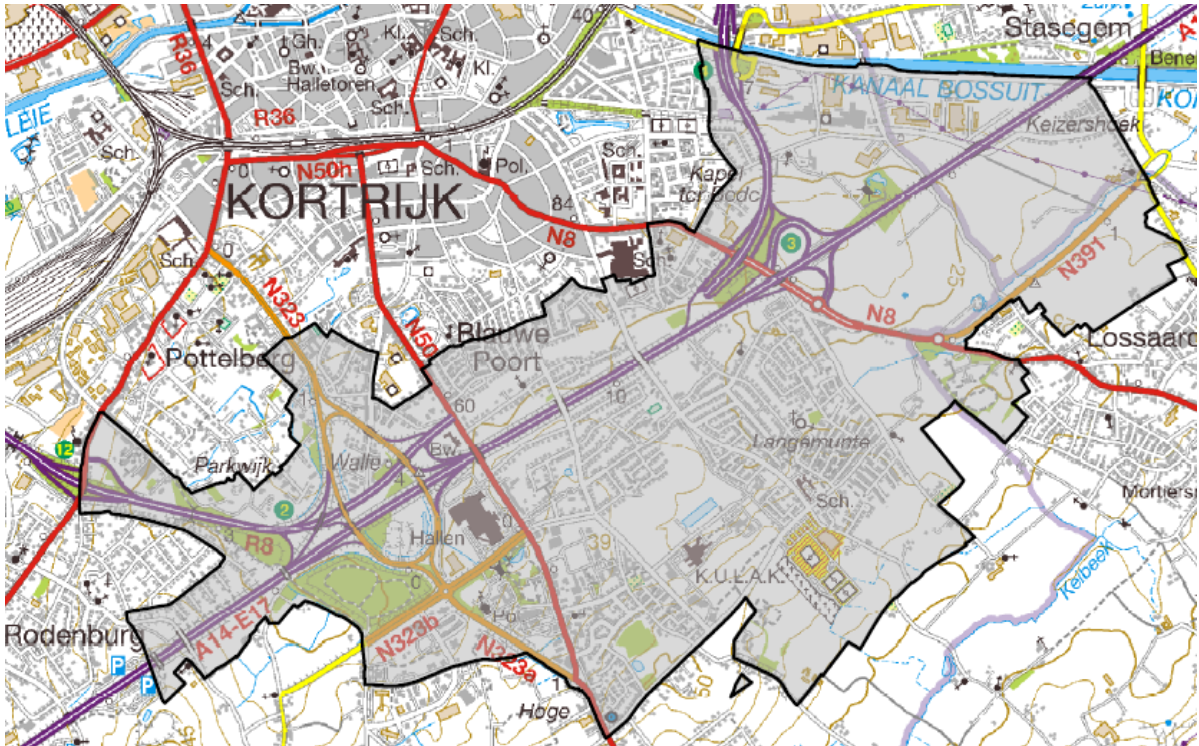
Het GRUP zal alle bestemmingen en ruimtelijk vertaalbare maatregelen opnemen binnen het nog nader te verfijnen plangebied. Hiervoor wordt uitgegaan van de typevoorschriften, waarbij gebiedsspecifieke elementen aan worden toegevoegd. Technische ontwerpen worden geabstraheerd bij het bepalen van de bestemmingszones. Daarbij worden marges in acht genomen om een beperkte flexibiliteit toe te laten bij verdere uitvoering van het proces.

Het GRUP zal bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften vastleggen op perceelsniveau. De voorschriften van het GRUP leggen de bebouwingsmogelijkheden vast op de schaal van het kadastraal perceel.

Doorheen het verdere proces en ontwerp is het van belang dat wordt bepaald en/of wordt vastgelegd welke partner welke actie op zich neemt en wat via een flankerend beleid (zie procesnota 2.4.2) kan vastgelegd worden.

3. Plangebied

Het plangebied K-R8 is bepaald o.b.v. de plandoelstellingen en de geformuleerde ambities voor Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.



Figuur 3-1 en 3-2: Plangebied K-R8 (topografische kaart en GRB)

De contouren van de verkeerskundig haalbare varianten uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek zijn opgenomen in het plangebied. Naast deze contouren is ook rekening gehouden met de 30 meter zone langs de (nieuwe) weginfrastructuur.

Gezien de gewijzigde uitgangspunten in de verfijnde startnota, waarbij t.a.v. het voorbereidend onderzoek nu ook rekening wordt gehouden met de inzet op modal shift en het bijsturen van ruimtelijke ontwikkelingen, zijn ook andere verkeerskundige varianten mogelijk. Ook vanuit inspraak zijn en kunnen nog in de toekomst bijkomende varianten worden ingesproken. Bijgevolg wordt een zekere marge genomen en een ruimere zone mee opgenomen in het plangebied. Er is ook rekening te houden met (weliswaar tijdelijke) werfzones en -routes.

Naast de contouren van de verkeerskundige varianten is evenmin rekening gehouden met de mogelijke ruimte die zal nodig zijn voor bv. milderende maatregelen. Vanuit de leefbaarheidsdoelstellingen K-R8 kan hier extra ruimte worden gevraagd (bv. aanleg geluidswal,...). Gezien het verhogen van de leefbaarheid in de omgeving van de verkeerscomplexen de centrale doelstelling van het GRUP betreft, is ook de omgeving van de complexen en de reservatiestrook mee te nemen (in functie van leefbaarheidsprojecten).

In functie van de inzet op alternatieve vervoersmodi zoals openbaar vervoer en fiets dient ruimte te worden voorzien zowel voor structurele ingrepen (vrije fietspaden en -bruggen) als punctuele ingrepen (bv. veilige fietsenoversteken). Zones met potenties voor openbaar vervoer en fiets worden opgenomen in het plangebied.

Ook de mogelijke locaties op Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost in functie van de uitbouw van een regionaal mobipunt of multimodaal knooppunt zijn opgenomen in het plangebied.

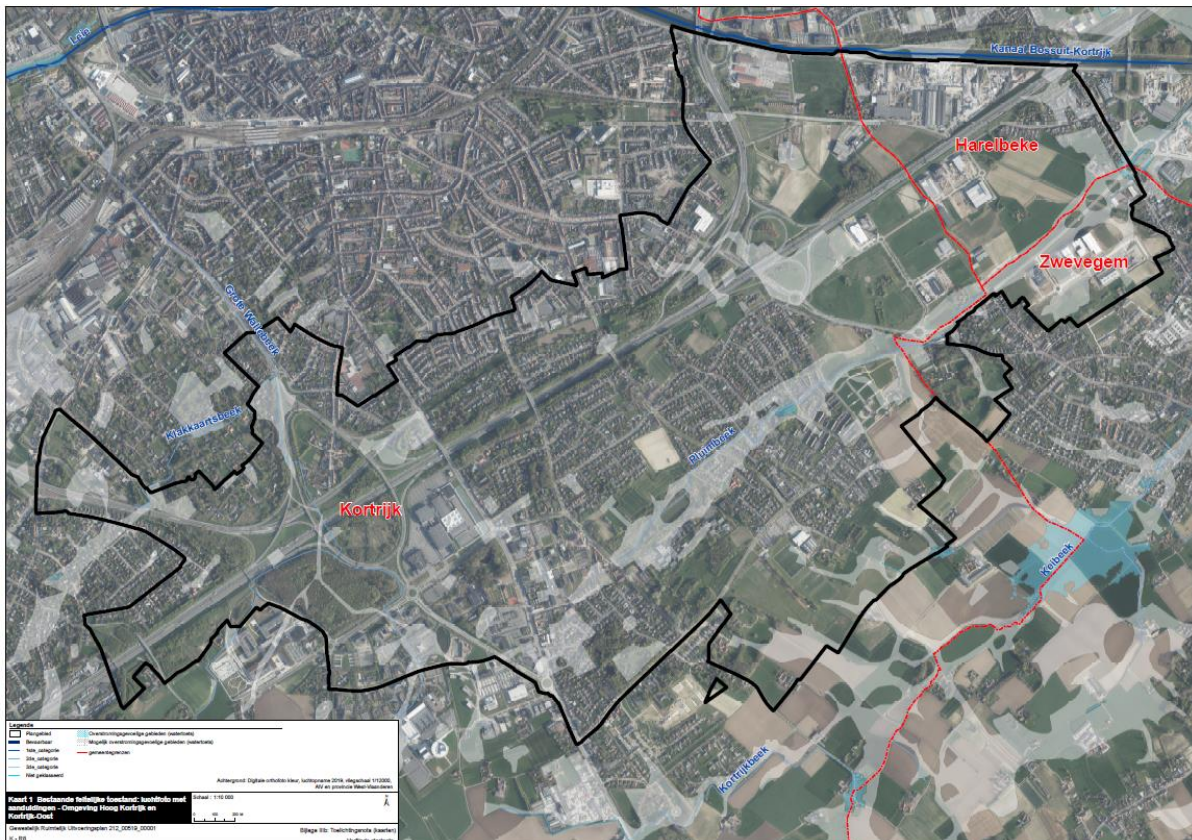
Multimodale bereikbaarheid vormt de bepalende factor bij de evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de verkeerscomplexen. Potentiële reconversie- en verdichtingszones nabij het kernnet en bovenlokale fietsroutes worden opgenomen in het plangebied.

Daarnaast worden ook niet-ontwikkelde zones die niet gekenmerkt worden door een goede multimodale bereikbaarheid opgenomen in het plangebied in functie van vrijwaren en het niet verder uitbreiden van de ontwikkelingspolen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De potentiële zones in functie van de realisatie van de verbindende groenstructuur met buffergroen, het blauwgroene netwerk en het randstedelijk groen, worden eveneens opgenomen in het plangebied.

De afbakening van het plangebied betekent niet dat er binnen het planproces K-R8 geen rekening wordt gehouden met de verkeersgeneratie en -afwikkeling van (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen in de (ruimere) omgeving van het plangebied. Deze ontwikkelingen gelegen buiten het plangebied worden echter niet bijgestuurd vanuit het planproces K-R8.

3.1 Geografische situering

De geografische situering van het plangebied heeft betrekking op de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost ten zuiden van de stad Kortrijk (grondgebied van de stad Kortrijk, stad Harelbeke en de gemeente Zwevegem).



Figuur 3-3: Luchtfoto: Afbakening van het plangebied K-R8

3.2 Bestaande juridische toestand

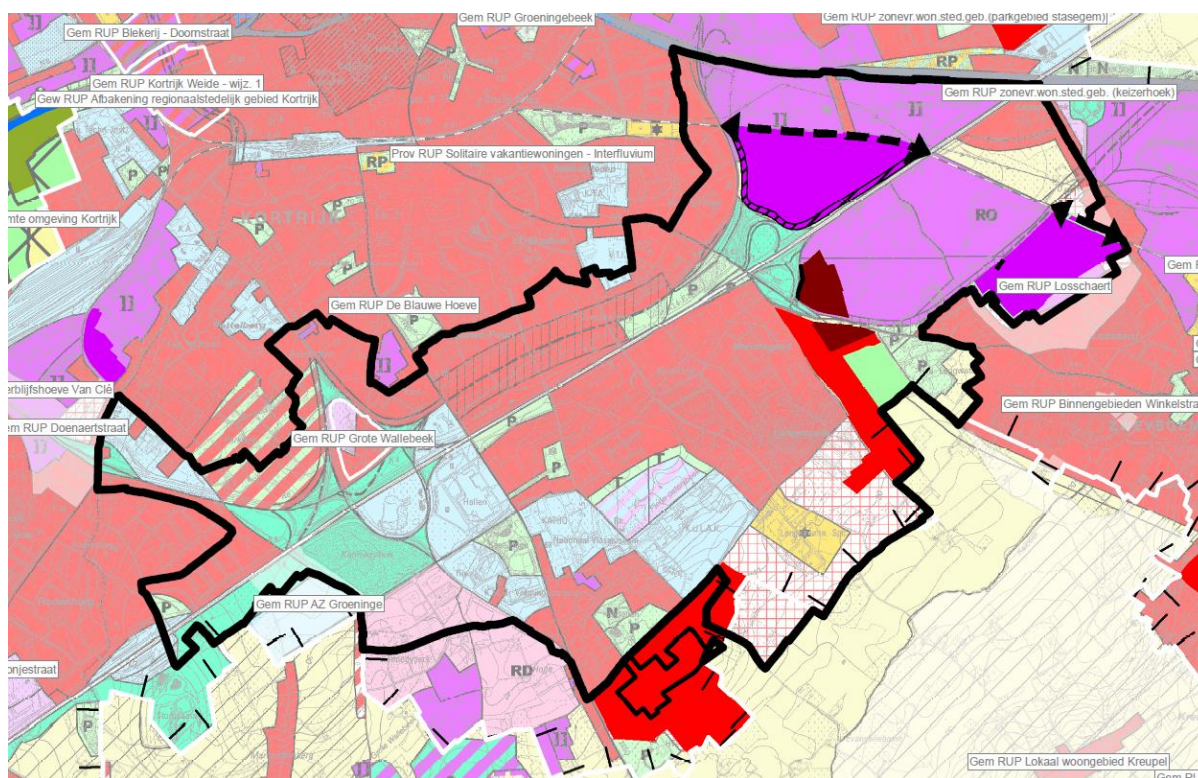
De bestaande juridische toestand van de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost opgenomen in het plangebied wordt weergegeven in onderstaande tabel en op onderstaande kaarten. In de loop van het proces, bij de verdere verfijning van het plangebied, zullen de kaarten en tabel worden bijgestuurd en/of aangevuld.

Tabel 3-1: Bestaande juridische toestand omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost

Gewestplannen en wijzigingen ²¹	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewestplan Kortrijk, KB 04/11/1977 ▪ Gewestplanwijziging Algemeen, BVR 10/11/1998 ▪ Gewestplanwijziging Bedrijventerrein arrest RVS, BVR 06/07/2001 ▪ Opheffing reservatiestroken, BVR 14/12/2018
Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Afbakening regionaal stedelijk gebied Kortrijk, BVR 20/01/2006 <ul style="list-style-type: none"> - Deelplan 3b (deels): Gemengd regionaal bedrijventerrein Zwevegem-Losschaert - Deelplan 6: Gebied voor wetenschapspark en stedelijke activiteiten Kapel ter Bede

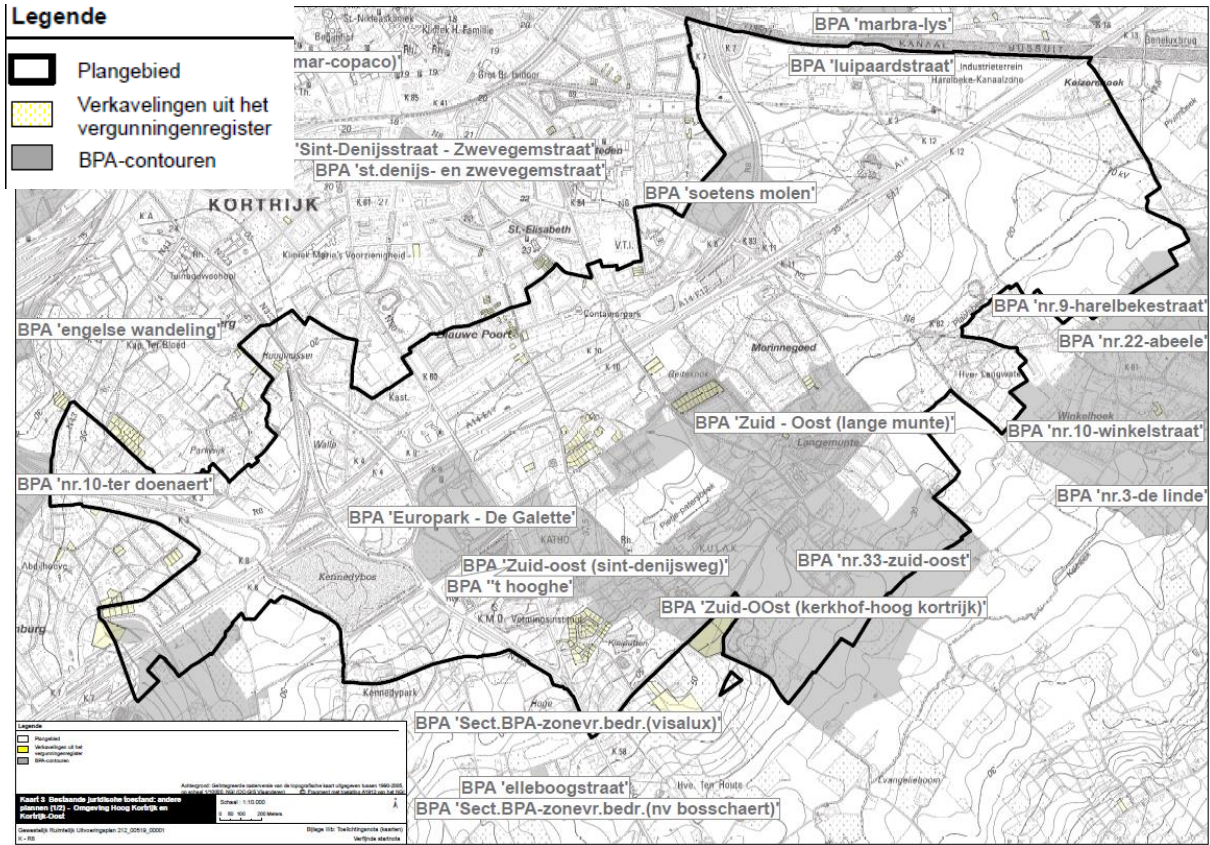
²¹ Het betreft diverse bestemmingen volgens het gewestplan: woongebied (met landelijk karakter), woonpark, woonuitbreidingsgebied, industriegebied, gebied voor milieubelastende industrieën, regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter, ambachtelijke bedrijven en KMO's, regionaal gemengde zone voor diensten en handel, wetenschapspark, gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, dienstverleningsgebied, gebied voor dagrecreatie, parkgebied, bosgebied, bufferzone, agrarisch (landschappelijk waardevol) gebied, bestaande waterwegen, bestaande autosnelwegen, reservatiegebied.

	<ul style="list-style-type: none"> - Deelplan 7i (deels): Stedelijk woongebied Schaapsdreef - Deelplan 7j: Stedelijk woongebied Langwater
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Solitaire vakantiewoningen Interfluvium, Deputatie 25/06/2015
Bijzondere plannen van aanleg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BPA Zuid-Oost, 08/03/1966 (Kortrijk) ▪ BPA Lange Munte, 05/03/1970 (Kortrijk) ▪ BPA Zuid-Oost (Sint-Denijsweg), 06/09/1982 (Kortrijk) ▪ BPA Zuid-Oost (Lange Munte), 22/09/1982 (Kortrijk) ▪ BPA Zuid-Oost (Kerkhof-Hoog Kortrijk), 17/11/1994 (Kortrijk) ▪ BPA Europark-De Galette, 09/06/1995 (Kortrijk) ▪ BPA Wijk Soetens Molen, 29/11/1995 (Kortrijk) ▪ BPA E. Sabbelaan, 14/07/2005 (Kortrijk) ▪ BPA 't Hooghe, 05/05/2006 (Kortrijk) ▪ BPA Luipaardstraat, 23/12/1993 (Harelbeke)
Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen ²²	<ul style="list-style-type: none"> ▪ RUP AZ Groeninge herziening, 15/05/2014 (Kortrijk) ▪ RUP Grote Wallebeek, 08/10/2018 (Kortrijk) ▪ RUP Losschaert, 26/08/10 (Zwevegem)
Verkavelingen	Er zijn meerdere verkavelingen in het projectgebied



Figuur 3-4: Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

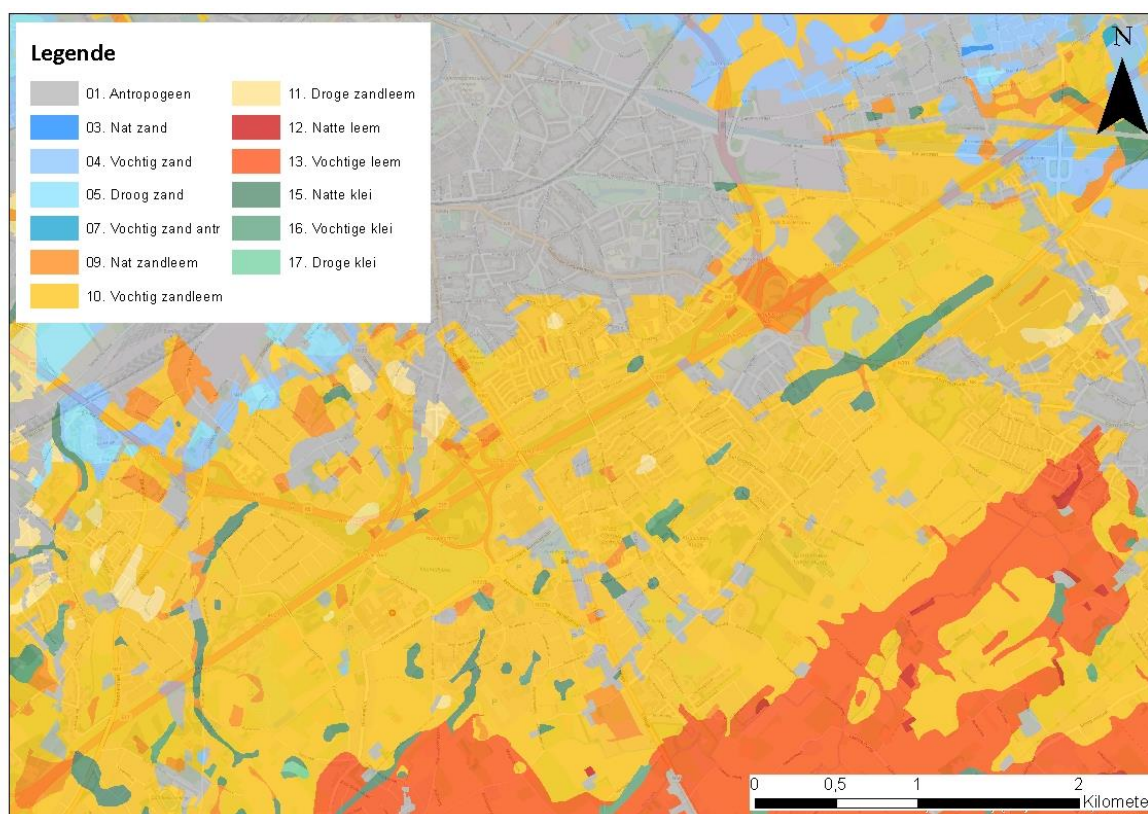
²² Binnen de contouren van het plangebied zijn door de stad Kortrijk ook het gemeentelijke RUP Lange Munte-Beeklaan en het gemeentelijk RUP KVK-stadion in opmaak.



3.3 Bestaande feitelijke toestand

De **bodem** in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost bestaat volgens de bodemkaart hoofdzakelijk uit antropogene bodems en zandleembodems ter hoogte van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid.

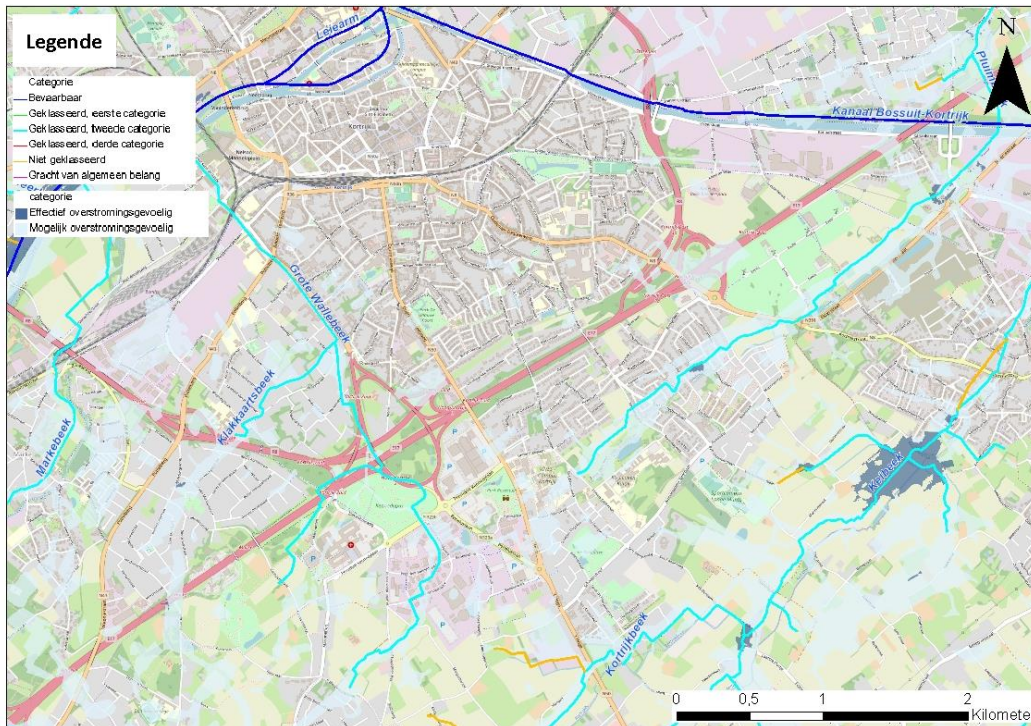
De omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid wordt aangeduid als zijnde **erosiegevoelig**. Verder is het deelgebied hoofdzakelijk niet erosiegevoelig.



Figuur 3-7: Situering plangebied op de bodemkaart

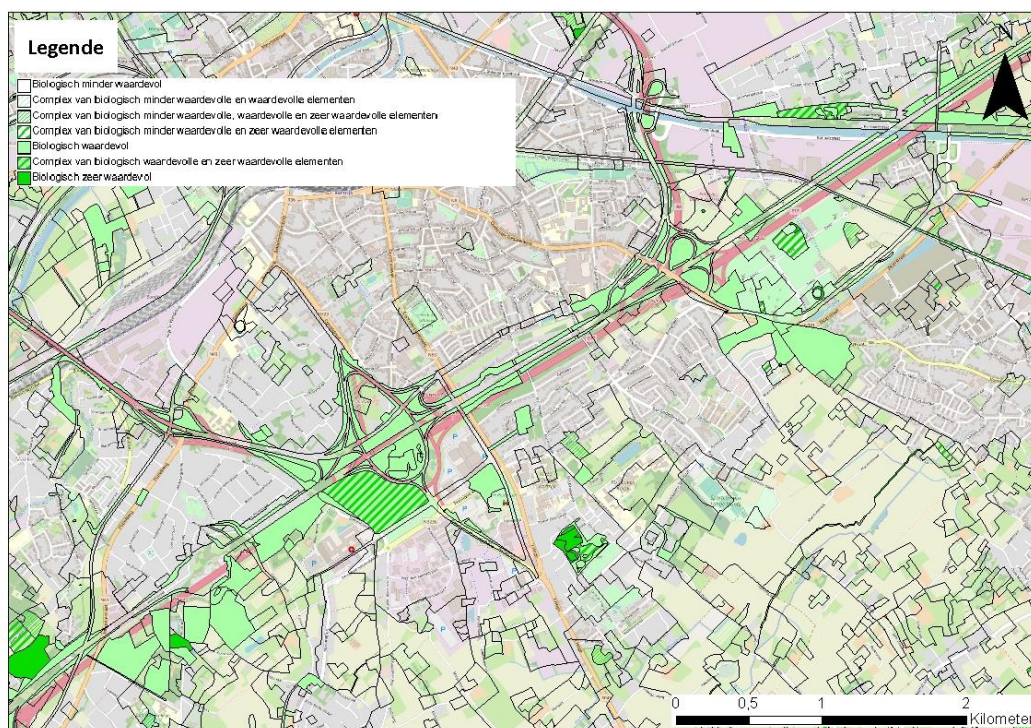
Volgens de watertoetskaart **grondwaterstromingsgevoeligheid** is het plangebied gelegen binnen zones die matig (type 2) tot zeer (type 1) gevoelig zijn voor grondwaterstroming. Volgens de watertoetskaart **infiltratiegevoeligheid** is het plangebied, met uitzondering van de valleigebieden, grotendeels aangeduid als infiltratiegevoelig.

Inzake **oppervlaktewater** is het plangebied gelegen in het Leiebekken en meer bepaald binnen de deelbekkens Grensleie en Gaverbeek. In of nabij de complexen worden het kanaal Bossuit-Kortrijk (bevaarbaar), Grote Wallebeek (2^e categorie), de Klakkaartsbeek (2^e categorie), de Plumbeek (ook Plaatsbeek of Pietjepatersbeek, 2^e categorie) en de waterloop zonder naam WL.29.2. (2^{de} categorie) aangetroffen. De valleigebieden binnen het plangebied worden aangeduid als mogelijk en effectief **overstromingsgevoelig** gebied. Verder is het plangebied hoofdzakelijk aangeduid als niet overstromingsgevoelig gebied.



Figuur 3-8: Situering plangebied ten opzichte van de overstromingsgevoelige gebieden en de waterlopen

Wat **biodiversiteit** betreft zijn volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) de bermen van de snelweg, de historisch permanente graslanden binnenin de complexen zelf en de nog open ruimte rondom de snelweg aangeduid als biologisch (zeer) waardevolle percelen. Daarnaast zijn ook het Kennedybos en de Kleiputten aangeduid als biologische (zeer) waardevol. Er komen geen beschermde natuurgebieden (Habitat- of Vogelrichtlijngebied, VEN-gebied, erkend natuureservaat) voor binnen of in de directe omgeving van het plangebied.



Figuur 3-9: Situering plangebied op de Biologische Waarderingskaart (BWK)

In het plangebied zijn verschillende **groenzones** gesitueerd. Deze zones opgenomen in de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen²³ worden weergegeven op onderstaande kaart en tabel.



Figuur 3-10: Uittreksel uit de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen ter hoogte van het plangebied

Tabel 3-2: Groenzones in het plangebied zoals opgenomen in de groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen

Naamgeving	Categorie	Subcategorie	Functie	Nevenfunctie	Toegang	Openbaar-privaat
Hoog Kortrijk						
Wolvendreef Kortrijk	Divers	Woonpark	Wonen	-	Semi-toegankelijk	Privaat
Leenbos	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Groenscherm Ringlaan R8-N43	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Marionetten	Park	Groendomein	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Marionetten	Bos	Jong bos	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Kennedybos	Bos	Jong bos	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Bos van het Ei van Kortrijk	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Walle Kortrijk	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Kasteelpark 't Hooghe	Park	Kasteelpark	Recreatief	-	Toegankelijk	Openbaar
E17 Hoog Kortrijk	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Landhuis Willems Mote	Park	Kasteelpark	Wonen	-	Niet toegankelijk	Privaat
Kleiputten	Natuur	Natuur	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Ecolab KULAK	Park	Groendomein	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Vlasakker	Natuur	Natuur	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Den Achterkanter Kortrijk	Divers	Parkdomein	Productief	-	Niet toegankelijk	Privaat

²³ De groenmonitor Zuid-West-Vlaanderen probeert zo volledig mogelijk te zijn en kan steeds worden aangevuld. Bij de opmaak van de monitor is een ondergrens gehanteerd, zodat kleinere groenzones niet op de kaart staan.

Naamgeving	Categorie	Subcategorie	Functie	Nevenfunctie	Toegang	Openbaar-privaat
Lange Munte	Natuur	Natuur	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Begraafplaats Hoog Kortrijk	Divers	Begraafplaats	Landschap pelijk	-	Toegankelijk	Openbaar
Sportcampus Lange Munte	Natuur	Natuur	Ecologisch	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Buurtpark Lange Munte	Park	Buurtpark	Recreatief	-	Toegankelijk	Openbaar
Kortrijk-Oost						
E17 Kortrijk-Oost	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet toegankelijk	Openbaar
Park Langwater	Park	Buurtpark	Recreatief	-	Toegankelijk	Openbaar
Landhuis en hoeve 't Lang Water	Park	Kasteelpark	Wonen	-	Niet- toegankelijk	Privaat
Bos Pluimbek Kortrijk	Bos	Gevestigd bos	Ecologisch	-	Niet- toegankelijk	Privaat
Groenbuffer Evolis	Lineair	Groenscherm	Buffer	Landschap- pelijk	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer Evolis	Lineair	Groenscherm	Landschap pelijk	-	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer Evolis	Lineair	Groenscherm	Landschap pelijk	Recreatief	Toegankelijk	Openbaar
Bar Botaniek	Divers	Parkdomein	Recreatief	Landschap- pelijk	Toegankelijk	Privaat
Bosje + buffer- bekken Evolis	Park	Buurtpark	Ecologisch	Buffer	Toegankelijk	Openbaar
Guldenspootpad	Lineair	Groenscherm	Recreatief		Toegankelijk	Openbaar
Groenscherm woonzone Keizershoek E17	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet- toegankelijk	Openbaar
Kortrijk-Oost bos	Bos	Gevestigd bos	Ecologisch	-	Niet- toegankelijk	Privaat
R8 Stasegem	Lineair	Groenscherm	Buffer	-	Niet- toegankelijk	Openbaar
Natuurtuin Gilbert Desloovere	Natuur	Natuur	Ecologisch	-	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer De Pluim	Lineair	Groenscherm	Buffer	Landschap- pelijk	Toegankelijk	Openbaar
Groenbuffer De Pluim	Water	Water	Buffer	Landschap- pelijk	Niet- toegankelijk	Openbaar

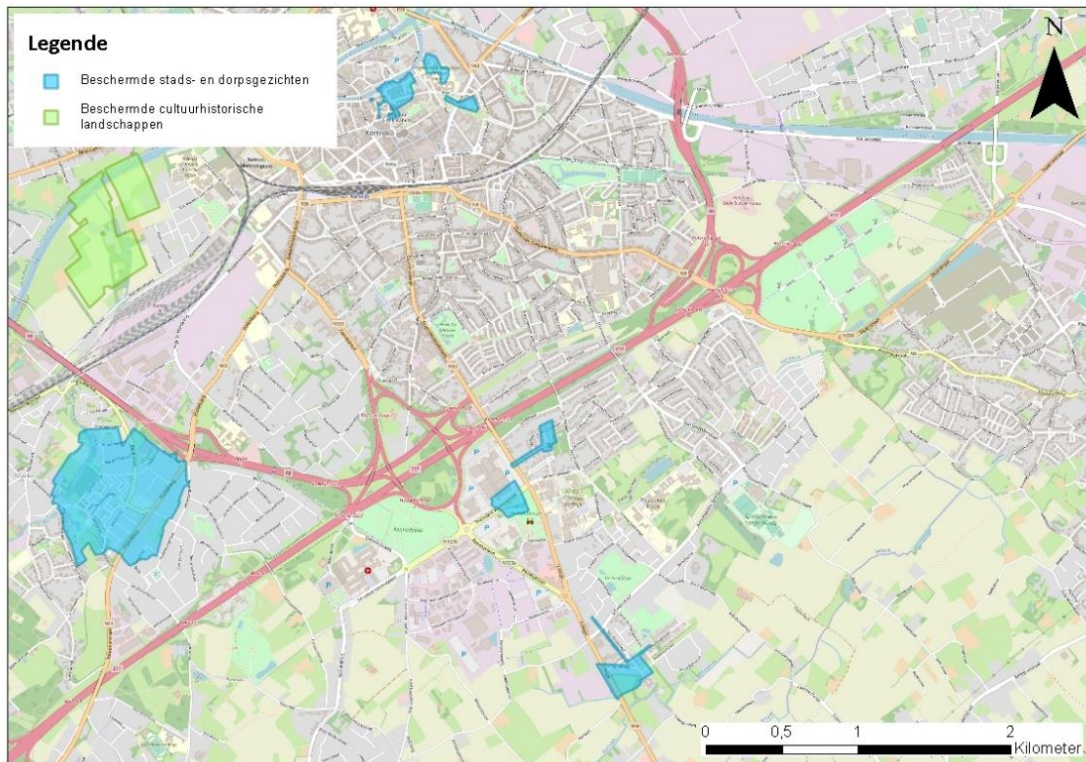
Binnen het plangebied is een oplijsting gemaakt van het beschermd **erfgoed** en het erfgoed opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Hierbij wordt ook aangegeven wat de locuswaarde is van de erfgoedelementen op basis van de lokale actieplannen van het bouwkundig erfgoed van Harelbeke, Kortrijk²⁴ en Zwevegem.

Tabel 3-3: Inventaris bouwkundig erfgoed in het plangebied (incl. beschermingen en locuswaarde)

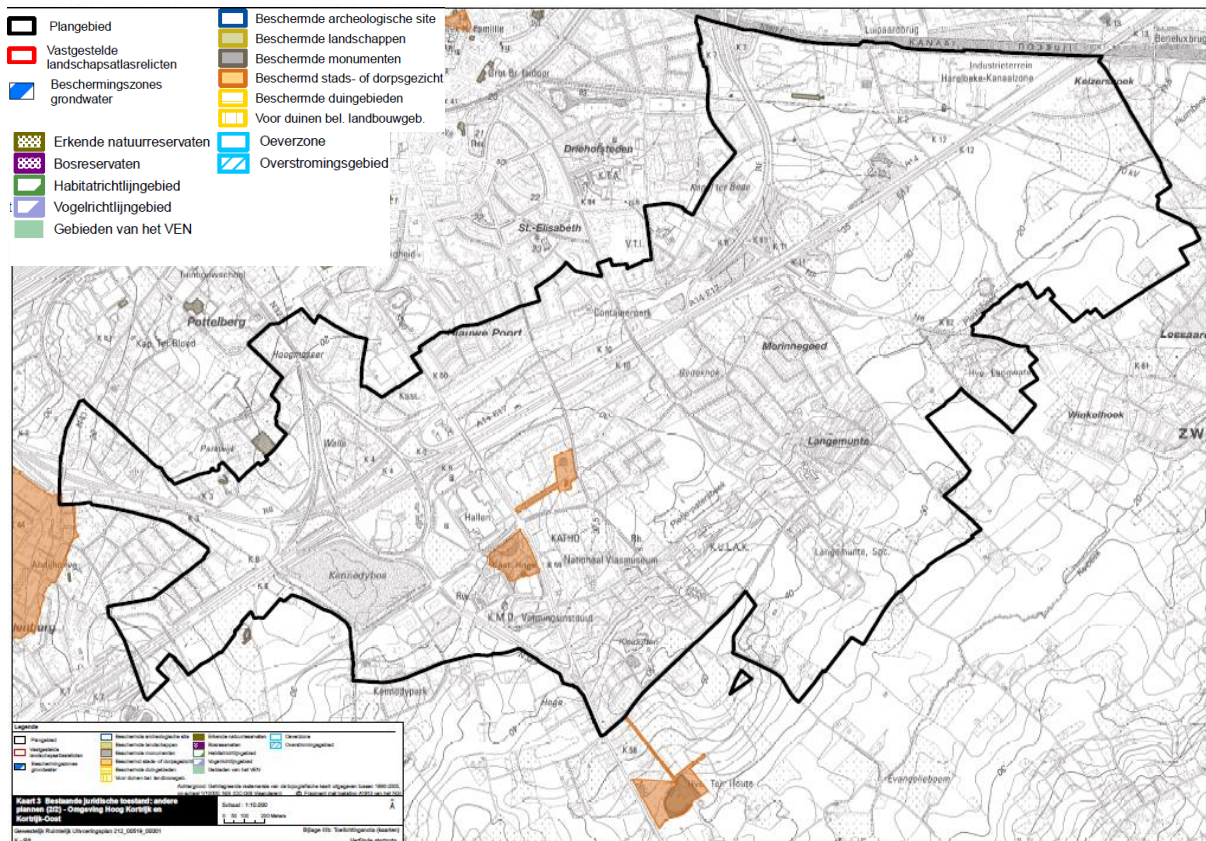
Grondgebied Harelbeke	
Bedrijfsgebouw van de Kortrijkse Katoenspinnerij, Keizersstraat 56	Middelhoge locuswaarde
Hoeve met losse bestanddelen, Zwevegemsestraat 150	Hoge locuswaarde
Boomkappelletje, Luipaardstraat, zonder nummer	/
Hoeve met losse bestanddelen, Zwevegemsestraat 140	Middelhoge locuswaarde

²⁴ Het actieplan bouwkundig erfgoed Kortrijk is vervat in het Beeldkwaliteitsplan van de stad.

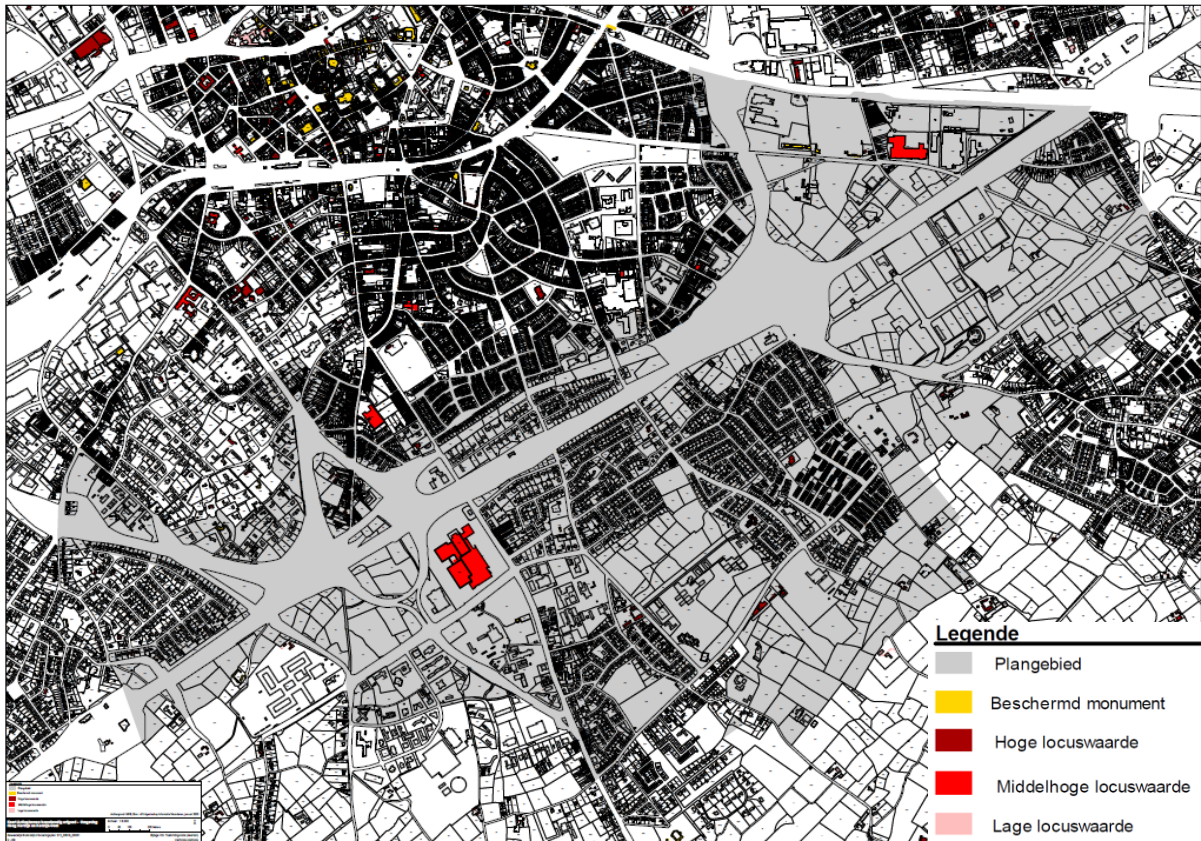
Grondgebied Kortrijk	
Villa, Gerard Davidstraat 8	Middelhoge locuswaarde
Domein van Walle, Wolvendreef 75	Beschermd als monument
Houten paviljoen, Wolvendreef 73	Middelhoge locuswaarde
Villa met tuin van Russell Page, Wolvendreef 28	Beschermd als monument
Hoeve Hof ter Walle, Wolvendreef 20	Hoge locuswaarde
Stadswoning van 1930, Walle 100	Hoge locuswaarde
Eclectische villa 't Wit Kasteel, Doorniksesteenweg 210	Hoge locuswaarde
Villa, Walle 190	Middelhoge locuswaarde
Herberg en brouwerij Sint-Huybrechts, Walle 184	Middelhoge locuswaarde
Vrijstaande burgerwoning, Walle 171	Middelhoge locuswaarde
Wallehoeve, Walle 180	Middelhoge locuswaarde
Magazijn Blueberry Hill, Oudenaardsesteenweg 343	Middelhoge locuswaarde
Burgerwoning, Oudenaardsesteenweg 341	Middelhoge locuswaarde
Site van N.V. Céramique et briquettes mécaniques du Littoral, Kapel ter Bede 121	Beschermd als monument
Directeurswoning, Kapel ter Bede 119	Hoge locuswaarde
Elektriciteitscabine van 1924, Luipaardstraat zonder nummer	Hoge locuswaarde
Eenheidsbebouwing van bureel en conciërgewoning, Luipaardstraat 4-6	Middelhoge locuswaarde
Vrijstaande villa van 1923, Luipaardstraat 8	Middelhoge locuswaarde
Baanwachterswoning, Luipaardstraat 10	Lage locuswaarde
Onze Lieve Vrouw ter Bedekapel, Kapel ter Bedestraat zonder nummer	Beschermd als monument
Hoeve Soubry, Morinnestraat 31	Lage locuswaarde
Boerenarbeidershuis, Morinnestraat 39	Lage locuswaarde
Parochiekerk Sint-Paulus	Hoge locuswaarde
Hoeve Bottenhoek, Bad Godesberglaan 31	Middelhoge locuswaarde
Nieuwe begraafplaats van Hoog Kortrijk, Ambassadeur Baertlaan 5	Hoge locuswaarde Middelhoge locuswaarde
Kapel van Onze-Lieve-Vrouw van Smarten van 1927, Roggelaan 48	Middelhoge locuswaarde
Hoeve 'Goed ter Linden', Maandagweg 22	Hoge locuswaarde
Hoeve met boerenhuis, Maandagweg 52	Lage locuswaarde
Kulak Studentendorp, Maandagweg z.nr.	Middelhoge locuswaarde
Landhuis Willems mote met park, Erasmuslaan 32	Beschermd als monument
Landhuis Willems mote: zwarte moerbeï (boom) Erasmuslaan 32	Beschermd als monument
Landhuis Willems mote : park, Erasmuslaan 30, 32, 36	Beschermd als stads- of dorpsgezicht
Modernistisch burgerhuis van 1976, Volksvertegenwoordiger Tahonstraat 8	/
Hoeve Goed te Gorghem, Etienne Sabbelaan 4	Hoge locuswaarde
Onze-Lieve-Vrouw van Groeningheschool, Doorniksesteenweg 215	Hoge locuswaarde
Villa, Doorniksesteenweg 199	Middelhoge locuswaarde
Villa, Doorniksesteenweg 201	Middelhoge locuswaarde
Landhuis 't Hooghe en park, Doorniksesteenweg 218	Beschermd als monument en stads- of dorpsgezicht
Hallen Kortrijk, Doorniksesteenweg 216	Middelhoge locuswaarde
Grondgebied Zwevegem	
Landhuis en hoeve 't Lang Water, Kortrijksestraat 173/175	Hoge locuswaarde



Figuur 3-11: Situering van de beschermden cultuurhistorische landschappen en beschermden stads- en dorpsgezichten ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)



Figuur 3-12: Situering van het beschermd erfgoed ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed)



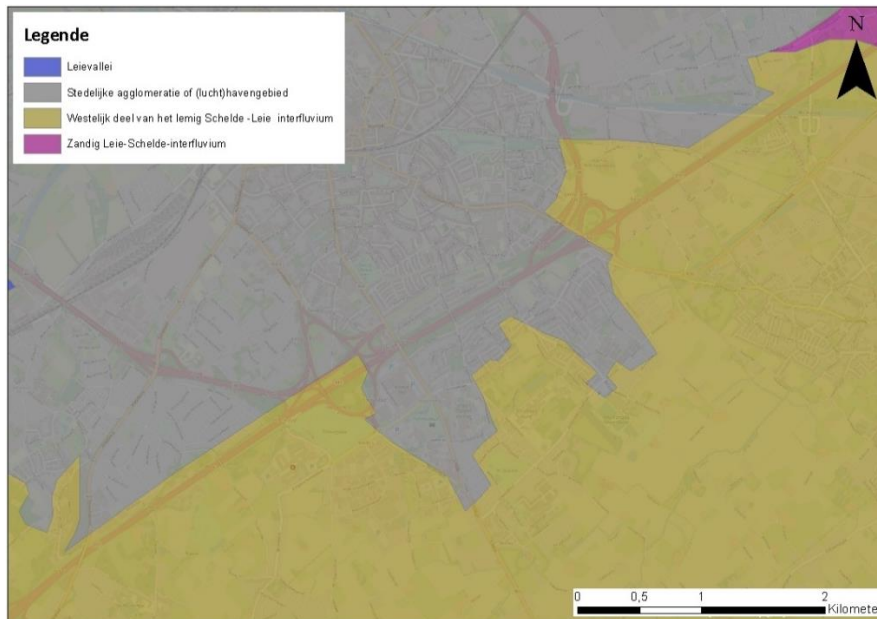
Figuur 3-13: Lokale actieplannen bouwkundig erfgoed
(Harelbeke: 29/05/2019, Kortrijk: 24/10/2019, Zwevegem: 29/01/2019)

Een gedeelte van het plangebied is gelegen binnen een aantal van de aangeduide zones van het Beeldkwaliteitsplan van Kortrijk als bindend beleidskader, meer bepaald in de waardevolle stadswijken in de 19^{de} en 20^{ste} eeuwse gordel 'Wolvendreefwijk', 'Oude Walle', 'Stationswijk Zuid', 'Zuidelijke 19^{de}-eeuwse stadsuitbreiding', 'Blauwe poort wijk' en 'Sint-Elisabethwijk'.



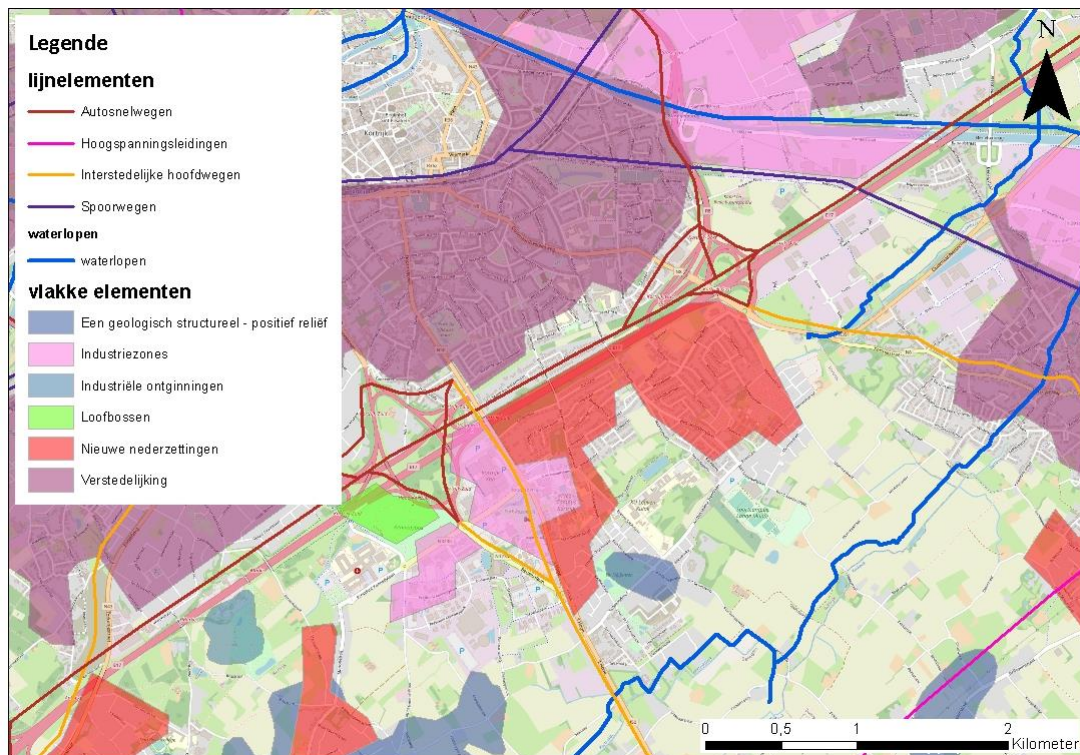
Figuur 3-14: Zones in het Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk

Het plangebied is langsheen de zuidelijke/zuidoostelijke/zuidwestelijke rand gelegen binnen het traditioneel **landschap** 'Westelijk deel van het lemig Schelde-Leie interfluvium'. De stedelijke agglomeratie Kortrijk valt buiten een traditioneel landschap.



Figuur 3-15: Situering traditionele landschappen

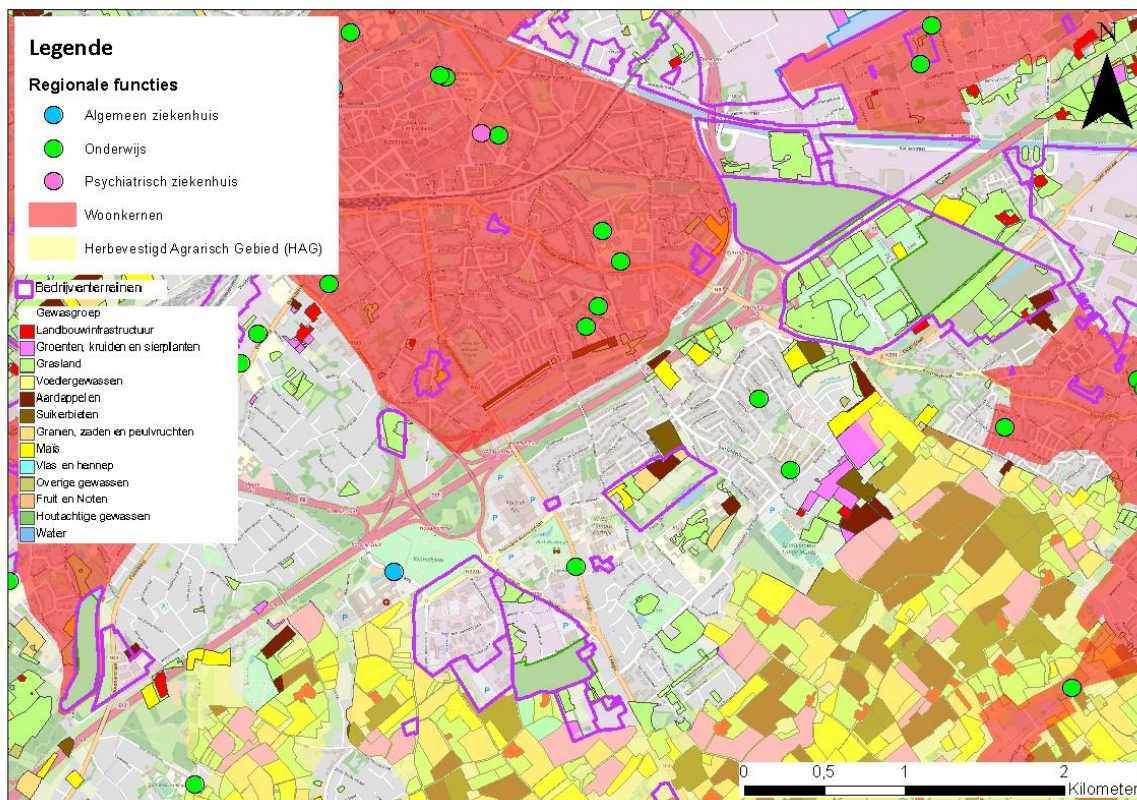
Volgens de landschapskenmerkenkaart wordt het plangebied en omgeving gekenmerkt door veelal antropogene landschapsstructuren, zoals de aanwezige snelwegen, industriezones, verstedelijking en nieuwe nederzettingen. Een uitzondering is het Kennedybos aan het complex Kortrijk-Zuid, alsook enkele waterlopen. Al zijn deze waterlopen veelal buiten het plangebied gelegen.



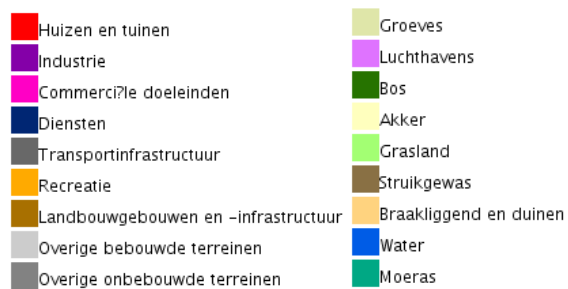
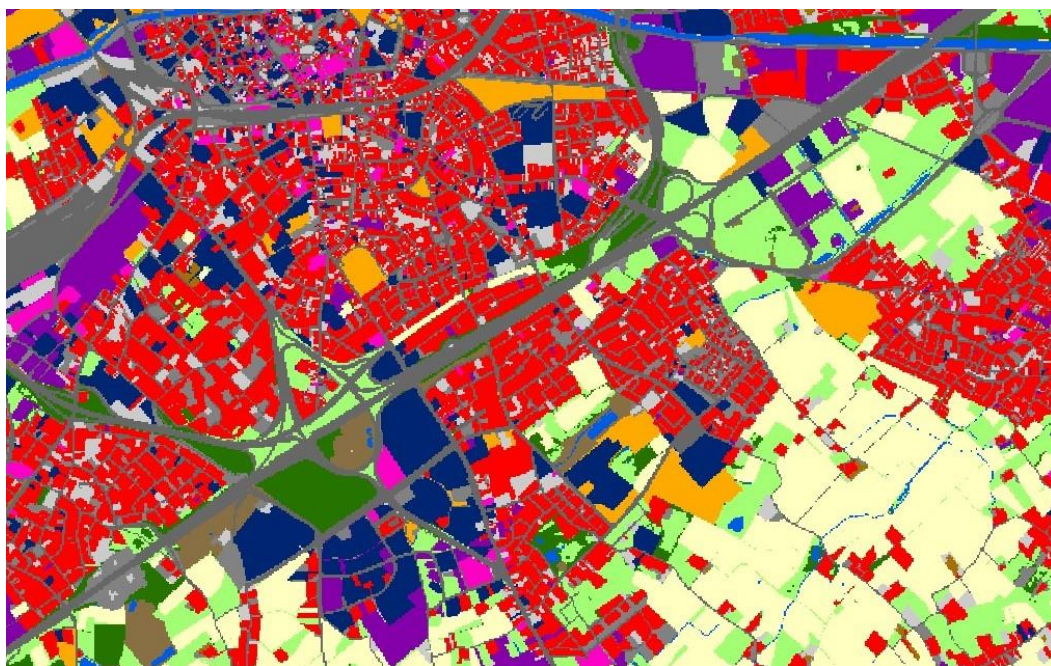
Figuur 3-16: Landschapskenmerkenkaart

De **ruimtelijke functies** in de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost bestaan in hoofdzaak uit wonen, bedrijvigheid en ook natuur en (aan de rand) landbouw. Hoog Kortrijk bestaat daarnaast ook uit grootschalige regionale functies, zoals kantoren en diensten, scholen, crematorium, ziekenhuis,... Het plangebied vormt de omgeving van de twee complexen, zijnde Hoog Kortrijk (waarbij Kortrijk-Oost deel uitmaakt van Hoog Kortrijk).

Hoog Kortrijk werd vanaf de jaren 1970 ontwikkeld voor het vestigen van een aantal grootschalige activiteiten, die door ruimtegebrek in de Kortrijkse binnenstad geen onderkomen meer vonden en die een optimale autobereikbaarheid opzochten: de Hallen (Xpo Kortrijk), de kantorenzone Kennedypark, de universiteitscampus Kulak, de hogeschool Katho (ondertussen Vives), het Vormingsinstituut (ondertussen Syntra West), de brandweerkazerne HVZ Fluvia, etc. Vele nieuwe projecten zijn de laatste jaren uitgevoerd (of worden op korte termijn gepland). Zo kan o.m. verwezen worden naar de uitbreiding van de beurs- en evenementenhallen Kortrijk Xpo, de vernieuwing van het bioscoopcomplex Kinopolis, de bouw van het nieuwe regionale ziekenhuiscomplex AZ Groeninge, het succes van het hoger onderwijs (Vives en Kulak), de topsporthal van de Lange Munte, de komst van het hoogwaardig bedrijventerrein Evolis, de nieuwe begraafplaats en het crematorium, de ontwikkeling van de kantoren- en handelszone Beneluxpark, het hoogtechnologisch bedrijf Barco dat haar activiteiten heeft gecentraliseerd op het Kennedypark, diverse nieuwe woonontwikkelingen (stedelijke woongebieden Langwater, Schaapsdreef, Goed te Boevekerke),...



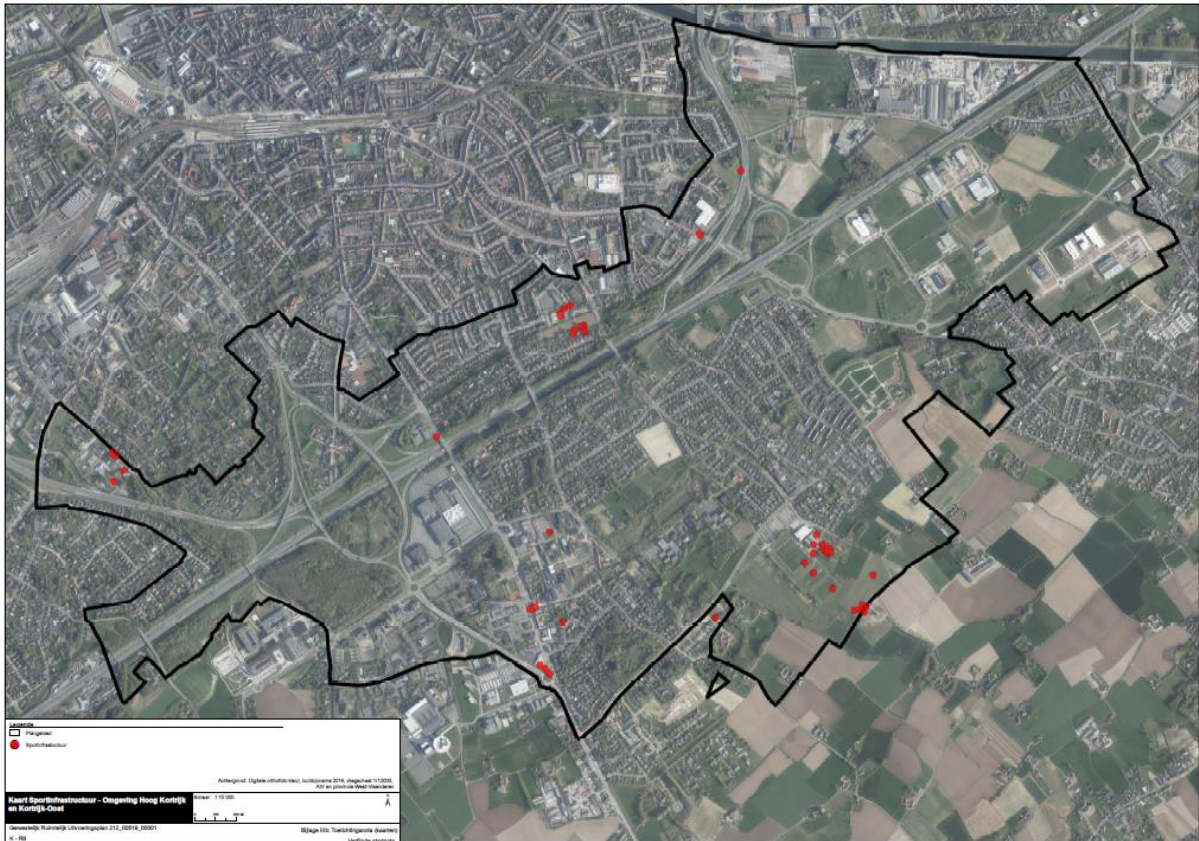
Figuur 3-17: Situering van bedrijventerreinen, landbouw en woonkernen



Figuur 3-18: Landgebruik Vlaanderen, 2016



Figuur 3-19: Herbevestigd agrarisch gebied



Figuur 3-20 : Sportinfrastructuur in het plangebied (Bron: Databank Sport Vlaanderen)

Tabel 3-4: Sportinfrastructuur in het plangebied (Bron: Databank Sport Vlaanderen)

Sportlokaal Sint Amandscollege Zuid Kortrijk
Sportlokaal de Ark
Sporthal Brandweer Kortrijk
Sportlokaal Sint Theresia 't Hoge
Sporthal Mimosa
Polyvalente zaal 2 Sporthal Lange Munte
Minivoetbalveld 3 Sportcampus Lange Munte
Klimzaal 1 Blueberry Hill
C- Voetbalveld Lange Munte
Fitnesslokaal Lange Munte
Minivoetbalveld 4 Sportcampus Lange Munte
Squashlokaal Lange Munte
Minivoetbalveld 1 Sportcampus Lange munte
B- Voetbalveld Lange Munte
Sporthal 1 Lange Munte
Squashlokaal Lange Munte
Minivoetbalveld 2 Sint-Amandscollege Zuid Kortrijk
Minivoetbalveld 1 Sint-Amandscollege Zuid Kortrijk
Squashlokaal Lange Munte
Sportlokaal Mimosalaan Kortrijk
A- Voetbalveld Lange Munte
Minivoetbalveld 2 Sportcampus Lange munte

Polyvalente zaal 1 Sporthal Lange Munte
Klimzaal 2 Blueberry Hill
Danslokaal Squash & Fitness De Kaai
Minivoetbalveld 5 Sportcampus Lange Munte
Minivoetbalveld Kulak
Sportlokaal Freinetschool de Levensboom
Squashlokalen Squash & Fitness De Kaai
Basketbalveld Sint-Amanscollege Zuid Kortrijk
Sportlokaal Buitengewoon Rijkstechnisch Onderwijs Kortrijk (Marke)
Klimmuur Lange Munte
Openlucht kinder-en plonsbad Mimosa
Beachvolleybalveld Mimosa
Tennisveld 1 KTC De Egelantier
Overdekt zwembad Mimosa
Fitnesslokaal Squash & Fitness De Kaai
Sporthal 2 Lange Munte
Squashlokaal Lange Munte
Bloklokaal Blueberry Hill
Commandoparcours/Boogschietstand/Jungle avontuur Blueberry Hill
Mountainbikeroute Kortrijk Sjouwersroute en Boerhovenroute
Spinninglokaal Squash & Fitness De Kaai
Polyvalent sportveld Ter Bruyninghe Marke
Finse piste KATHO
Sportcentrum Lange Munte
Finse piste Lange Munte
Hondensportveld K. De Verdedigingshond Kortrijk
Polyvalent sportveld (sportevenementenweide) Lange Munte
Tennisveld 2 KTC De Egelantier
Tennisveld 3 KTC De Egelantier

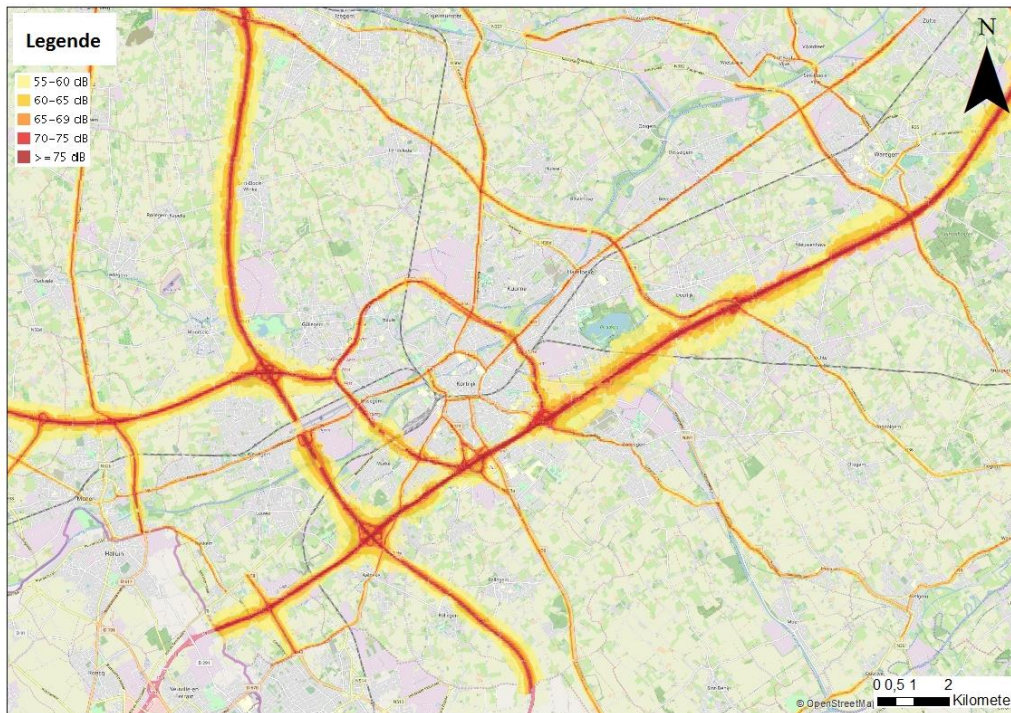
Inzake **geluid** blijkt uit de strategische geluidsbelastingkaarten (Dept. Omgeving, toestand 2016) dat zowel wegverkeer langsheen de snelwegen, ringweg en voornaamste invalswegen, als spoorverkeer relevante geluidsbronnen zijn t.a.v. de omgeving²⁵. Daarnaast is mogelijks ook de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem een relevante geluidsbron.

In de omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid is vooral wegverkeer een dominante geluidsbron langsheen de snelwegen, ringweg en voornaamste invalswegen, met Lden-niveaus tot boven de 75 dB(A) binnen de wegzate zelf en tussen 65 en 70dB(A) ter hoogte van de meest nabije woningen.

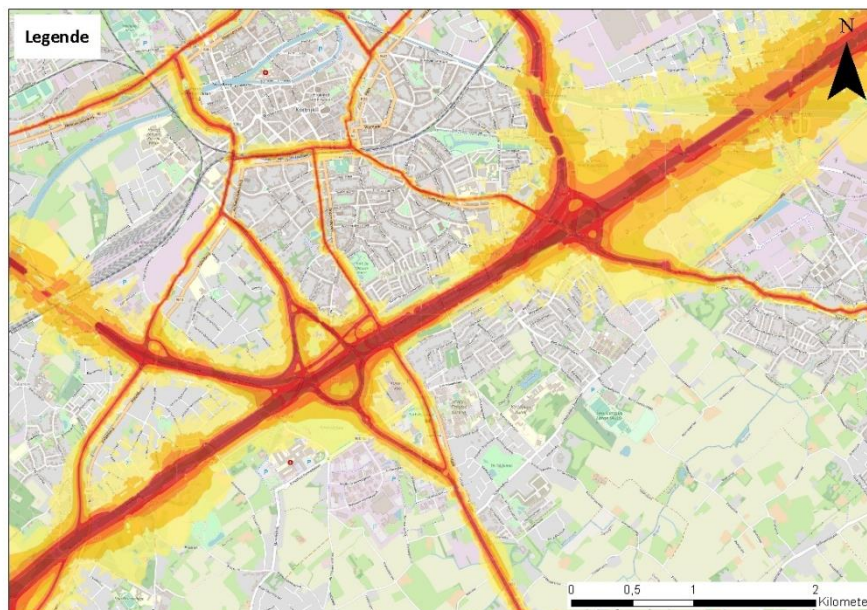
Ten gevolge van afscherming door de bebouwing reiken de kritische geluidscontouren binnen of ter hoogte van het stedelijk gebied beduidend minder ver dan in openruimtegebied.

De Lnight-kaart voor wegverkeer is volledig gelijkaardig aan de Lden-kaart, maar de Lnight-waarden liggen gemiddeld ongeveer 8 dB(A) lager dan de Lden-waarden.

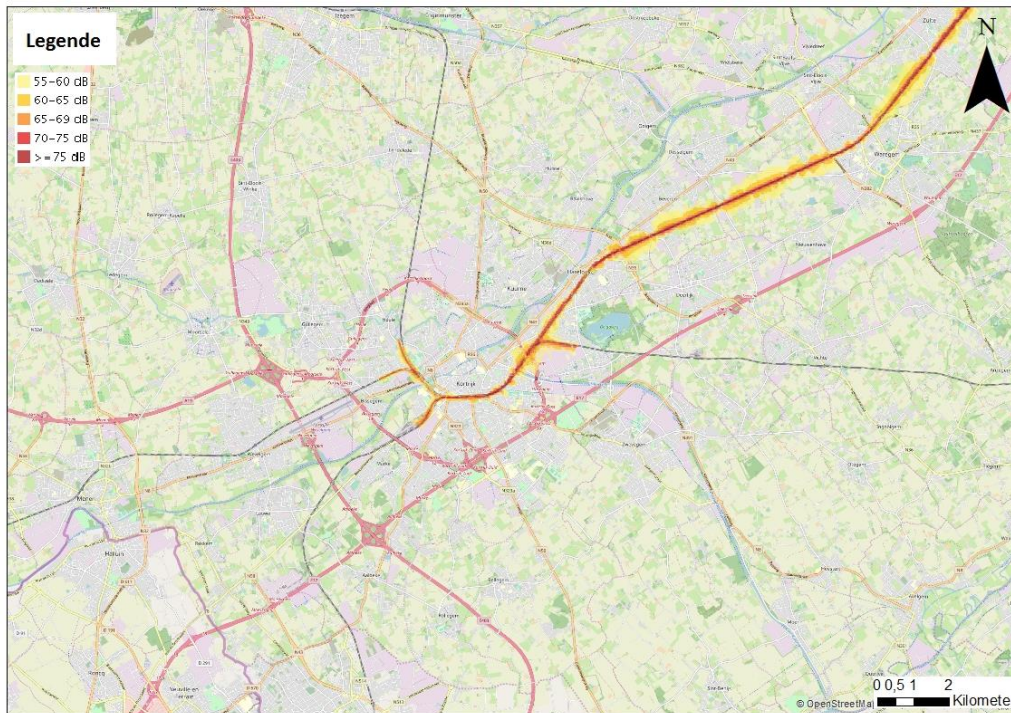
²⁵ Hierbij moet opgemerkt worden dat de strategische geluidsbelastingkaarten niet gebiedsdekkend zijn. Dit betekent dus niet dat wegen die niet zijn opgenomen in deze kartering, geen relevante geluidsimpact kunnen hebben voor de (nabije) omgeving.



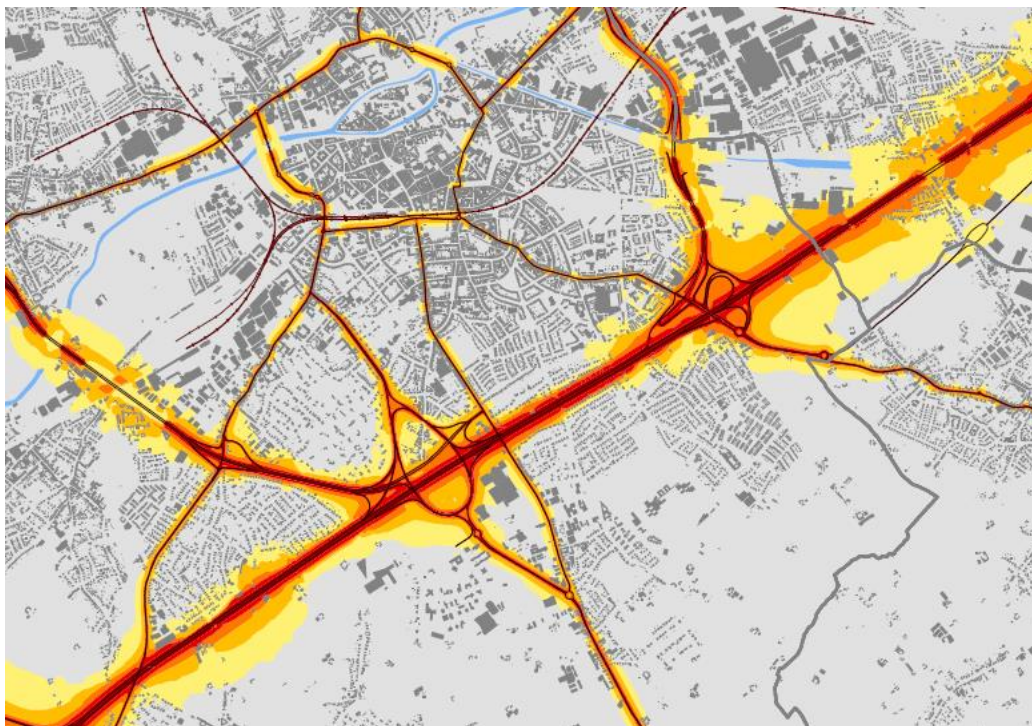
Figuur 3-21a: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende wegen (Lden)
(Bron: Departement Omgeving, 2016)



Figuur 3-21b: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende wegen (Lden)
- zoom omgeving complexen (Bron: Departement Omgeving, 2016)



Figuur 3-22: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende spoorwegen (Lden)
(Bron: Departement Omgeving, 2016)

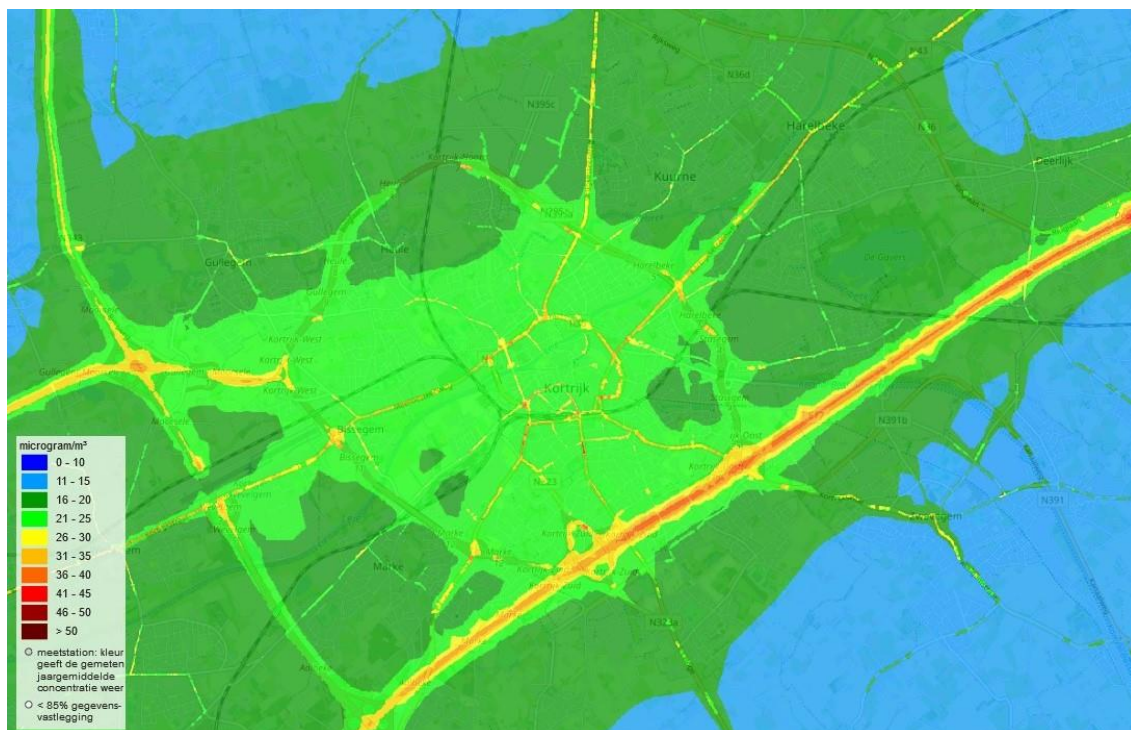


Figuur 3-23: Strategische geluidsbelastingskaart belangrijke en aanvullende wegen (Lnight)
(Bron: Departement Omgeving, 2016)

De **luchtkwaliteit** wordt bepaald door verschillende bronnen, zoals wegverkeer, houtverbranding, industrie en landbouw. In functie van K-R8 is de bijdrage van de luchtkwaliteit relevant en dan specifiek NO₂ (stikstofdioxide) als meest kritische pollutant²⁶.

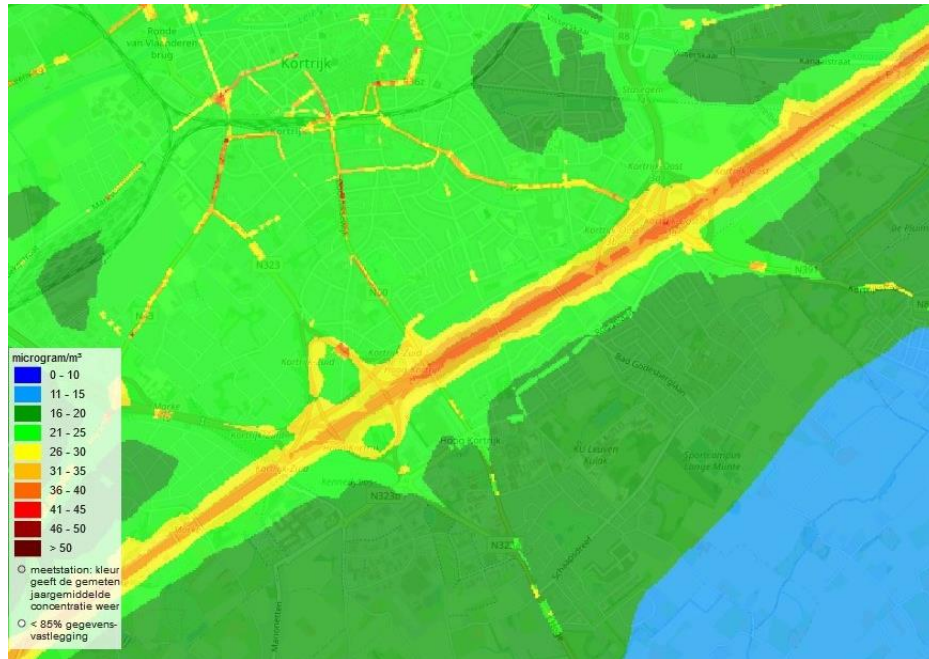
Volgens de IRCEL-kaarten lag het jaargemiddeld NO₂-niveau in 2019 op niveau van het stedelijk gebied Kortrijk tussen de 16 en de 25 µg/m³. Ter hoogte van drukke wegenis, en dan voornamelijk de E403, E17 en de verschillende invalswegen van en naar Kortrijk (met name in zogenaamde “street canyons”, zijnde wegen met grotendeels gesloten bebouwing waar de voertuigemissies minder snel verspreid en verdund worden), ligt het NO₂-niveau (beduidend) hoger.

In de omgeving van de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid zijn de concentraties het hoogste en wordt de VLAREM-norm van 40 µg/m³ overschreden. Deze overschrijdingen blijven binnen de wegzate. Ter hoogte van de meest nabije bebouwing zijn de concentraties hoog (tot 35µg/m³) maar wel nog binnen de VLAREM-norm.



Figuur 3-24a: NO₂-jaargemiddelde, 2019 (bron: website VMM)

²⁶ Dit maakt dat het meten van fijn stof om de effecten van een gewijzigde verkeerssituatie in kaart te brengen niet de beste methode is. Indien met de impact van het verkeer in kaart wil brengen, moet men zich richten op stikstofdioxide of roetmetingen.

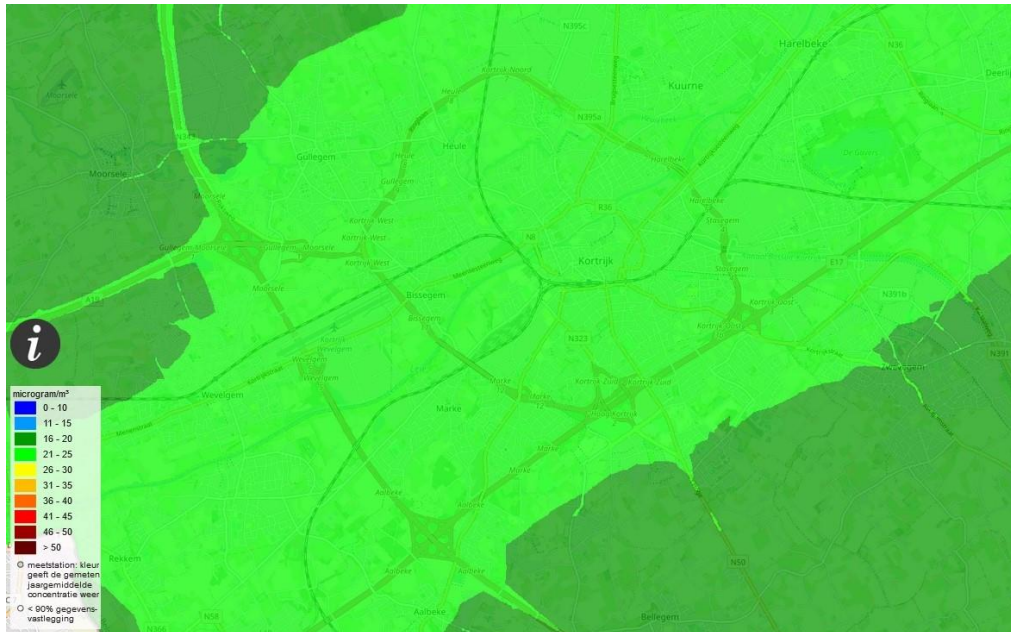


Figuur 3-24b: NO₂-jaargemiddelde, 2019 - zoom omgeving complexen (bron: website VMM)

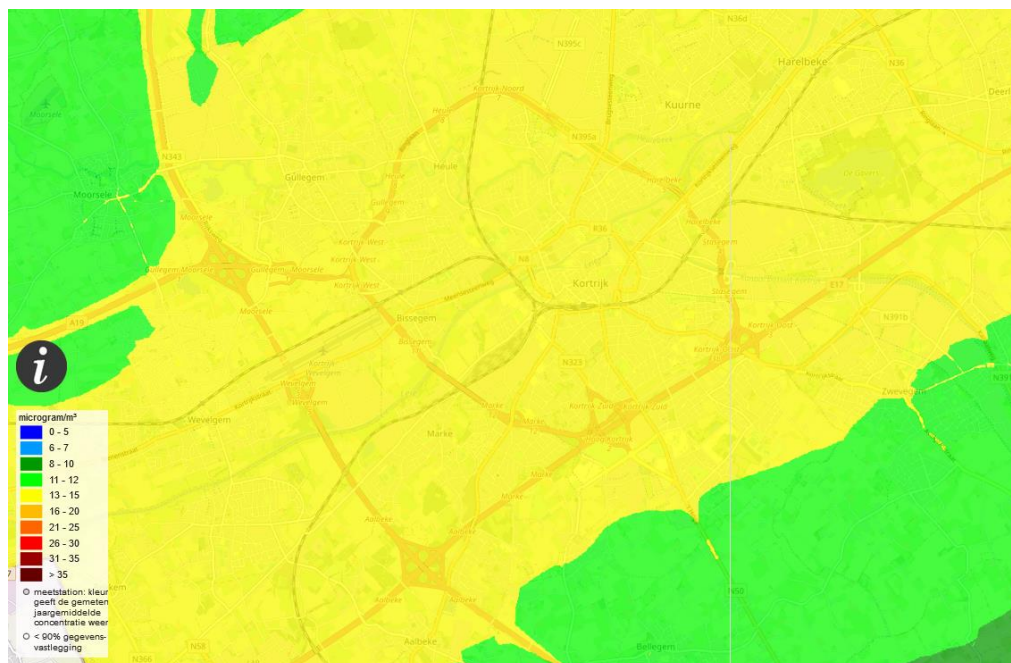
Voor fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀)²⁷ is er veel minder lokale differentiatie. In heel het studiegebied lag het PM₁₀-gemiddelde in 2019 tussen 21 en 25 µg/m³ en het jaargemiddelde van PM_{2,5} tussen 13 en 15 µg/m³. Voor fijn stof traden in 2019 nergens in het studiegebied overschrijdingen van de VLAREM-norm op. Merk op dat het “street canyon”-effect, dat lokaal voor (sterk) verhoogde NO₂-immissies zorgt, niet zichtbaar is voor fijn stof, omdat de bijdrage van de lokale verkeersemissies aan het totaal fijn stofniveau veel beperkter is dan voor NO₂.

Ook andere bronnen dan verkeer spelen een heel grote rol in de fijnstofproblematiek, zoals industrie, landbouw (uitstoot van ammoniak) en gebouwenverwarming (vooral houtverbranding). Dit wordt ook verder besproken in hoofdstuk 1 ‘Milieu - gezondheid en leefbaarheid’ van de Antwoordnota (zie bijlage 1). Bovendien zijn er twee fracties fijn stof: het primaire, rechtstreeks uitgestoten fijn stof, waarvan de bijdrage van verkeer klein is, en het secundaire fijn stof, dat een belangrijker aandeel heeft en ontstaat wanneer gassen in de atmosfeer met elkaar gaan reageren.

²⁷ Fijn stof is een mengsel van verschillende soorten deeltjes met verschillende groottes. Bij deeltjes kleiner dan 10 micrometer spreekt men van PM₁₀, zijn ze kleiner dan 2,5 micrometer dan spreekt men van PM_{2,5}.



Figuur 3-25: Fijn stof PM_{10} jaargemiddelde, 2019 - zoom omgeving complexen (bron: website VMM)



Figuur 3-26: Fijn stof $PM_{2,5}$ jaargemiddelde, 2019 - zoom omgeving complexen (bron: website VMM)

T.a.v. **gezondheid** wordt getoetst aan de zgn. gezondheidkundige advieswaarden (GAW), die voor NO_2 , PM_{10} en $PM_{2,5}$ maar half zo hoog liggen (en dus dubbel zo streng zijn) als de VLAREM-normen. De GAW voor NO_2 ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wordt overschreden in heel de agglomeratie van Kortrijk en daarbuiten langs de autowegen, drukke steenwegen en in de zgn. “street canyons” (wegen met grotendeels gesloten bebouwing waar de voertuigemissies minder snel verspreid en verdund worden). Voor PM_{10} zijn de zones met overschrijding van de GAW (eveneens $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) quasi dezelfde als voor NO_2 , terwijl de GAW voor $PM_{2,5}$ ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) in heel het studiegebied (en in het overgrote deel van Vlaanderen) wordt overschreden.

Voor geluid komen de GAW overeen met de WHO-richtwaarden uit het rapport “Environmental noise guidelines for the European Union” (2018). Deze bedragen 53 dB(A) voor Lden en 45 dB(A) voor

Lnight. Deze waarden zijn vergelijkbaar, resp. gelijk aan de kan getoetst worden aan de grenswaarden voor nieuwe woon-ontwikkelingen uit het MER-richtlijnenboek geluid van 55 dB(A) Lden en 45 dB(A) Lnight. 55 dB(A) Lden wordt overschreden tot op honderden meters van de autowegen en tot op een honderdtal wegen van steenwegen (indien er geen afscherming door bebouwing is), en verder in de zate van alle wegen met enig verkeer.

3.4 Ligging tegenover de netwerken

Het plangebied is gelegen in het **stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen**. De strategie van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai (2014-2020) is uitgewerkt rond 3 prioritaire thema's, die in de komende periode ook worden verdiept richting duurzaamheid, innovatie en solidariteit (waarbij burgers een prominente plaats krijgen):

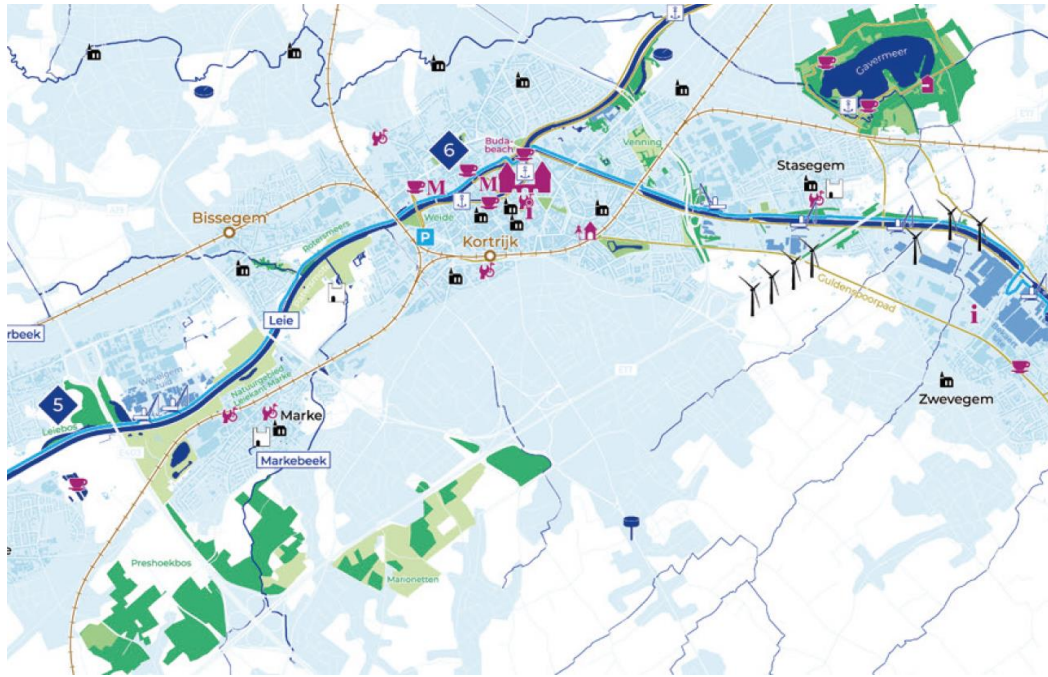
1. Socio-economisch: economische ontplooiing
2. Mobiliteit-toegankelijkheid: het verband werk-opleiding en duurzame ontwikkeling op vlak van mobiliteit
3. Blauw en groene netwerken

Deze thema's komen ook aan bod binnen K-R8. Het planproces kan bijdragen tot het versterken van de grensoverschrijdende rol in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai.

Het planproces K-R8 heeft een significante rol in de optimalisatie van het autosnelwegennet (doorstroom en capaciteit van het autoverkeer), als belangrijke verbinding in het stedelijke netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen. Dit kadert in het thema 'vlotte bereikbaarheid' binnen de Eurometropool, met dus de nodige aandacht voor het vlot verplaatsen over de grenzen heen (grensoverschrijdende mobiliteit).

Net als de Eurometropool wil K-R8 (grensoverschrijdend) inzetten op alternatieve mobiliteitsoplossingen, het verbeteren van het openbaar vervoer, het aanmoedigen van gedeelde mobiliteit, het voorzien van fietsverbindingen,... Binnen de Eurometropool is één van de prioriteiten het inzetten op grensoverschrijdende fietsverbindingen (vnl. fietssnelwegen), waarbij gemeenten verbonden worden met de fiets- en wandelroutes in het Blauwe Park - Carré Bleu van de Eurometropool (zie figuur 3-27). Zo zijn de grensoverschrijdende fietsroutes langs de belangrijkste bevaarbare waterlopen van belang, zoals deze richting Wallonië en Picardië. Het jaagpad langs het kanaal Bossuit-Kortrijk ligt net buiten het plangebied van K-R8.

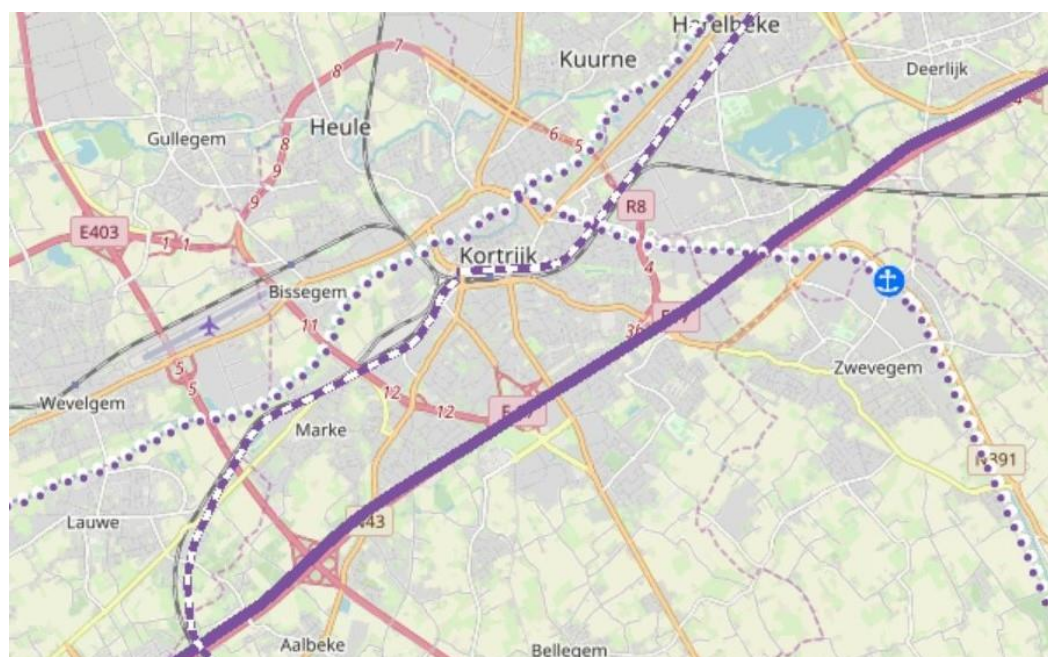
Binnen het plangebied worden tevens de ruimtelijke en economische ontwikkelingen geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd en is een verbindende groenstructuur met integratie van water (blauwgroen netwerk) te realiseren. Economie is tevens een prioritair thema binnen de Eurometropool: economisch is de regio sterk verweven met haar Waalse en Franse burens (grensoverschrijdende tewerkstelling, sterke handelsrelaties). Daarnaast is er vanuit K-R8 een duidelijke link met het Blauwe Park - Carré Bleu en het blauw groene netwerk binnen de Eurometropool.

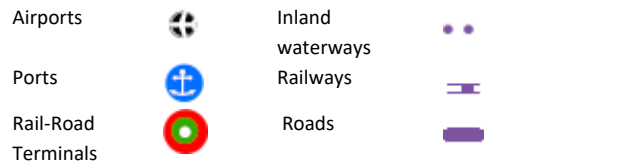


Figuur 3-27: Uitsnede Blauwe Ruimte Park - Blauwe Ruit, fietskaart

De E17/A14 behoort tot het **TEN-T netwerk** (Trans-Europese netwerk) van hoofdwegen die landen, regio's en gebieden verbindt. De E17/A14 verbindt Kortrijk in westelijke richting met Rijsel (Frankrijk) en in oostelijke richting met Gent en verder met Antwerpen. Ter hoogte van Kortrijk ligt de E17/A14 in uitgraving ten opzichte van de aanpalende woonwijken.

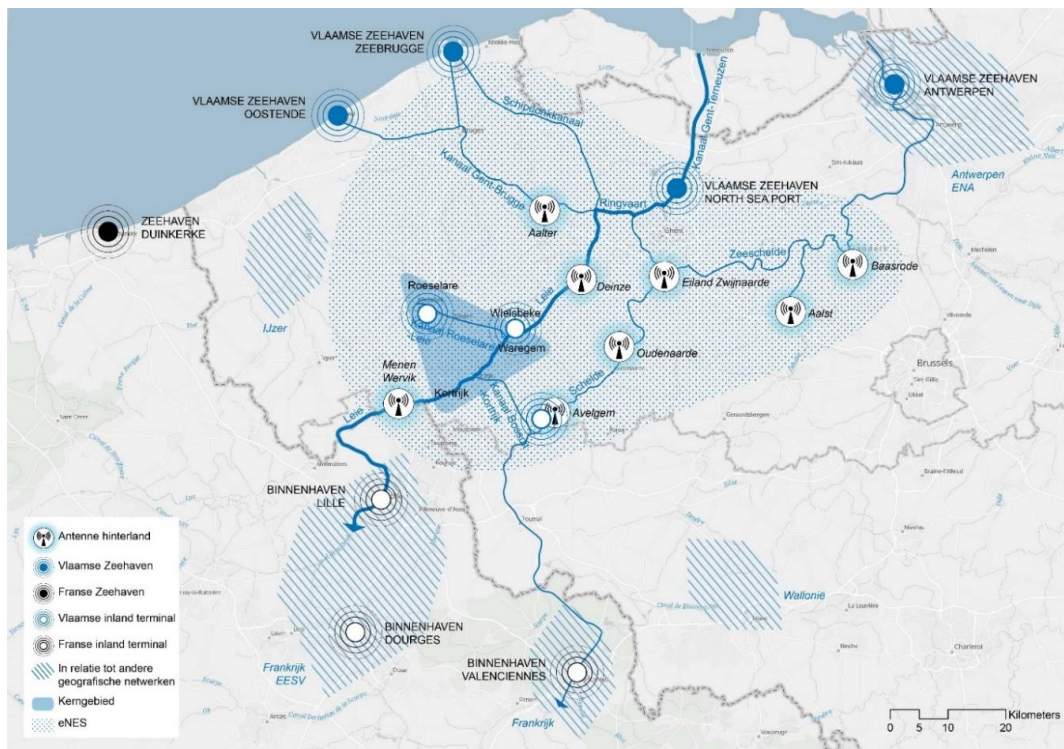
De R8 is de buitenring rond het stadsweefsel van Kortrijk. Deze buitenring paalt aan de buurgemeenten/-stad: Kuurne, Harelbeke, Zwevegem en Wevelgem. In het zuiden is de R8 niet gesloten. Deze missing link wordt opgevangen door een weefzone langs de E17/A14 die ingesloten wordt door de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost. Tussen de N50 en de N8 is er op het gewestplan een reservatiestrook aangeduid voor de sluiting van de R8 tussen de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost.





Figuur 3-28: TEN-T netwerk - North Sea - Mediterranean Corridor

Het kanaal Bossuit-Kortrijk maakt deel uit van het **Seine Schelde netwerk**. Het Seine Schelde project wil van de binnenvaart een volwaardig alternatief voor goederenvervoer op de weg maken. Met het Economisch netwerk Seine Schelde (eNES) wil men de maximale maatschappelijke meerwaarde creëren bij huidige en toekomstige watergebonden ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het werkgebied van Seine Schelde Vlaanderen.

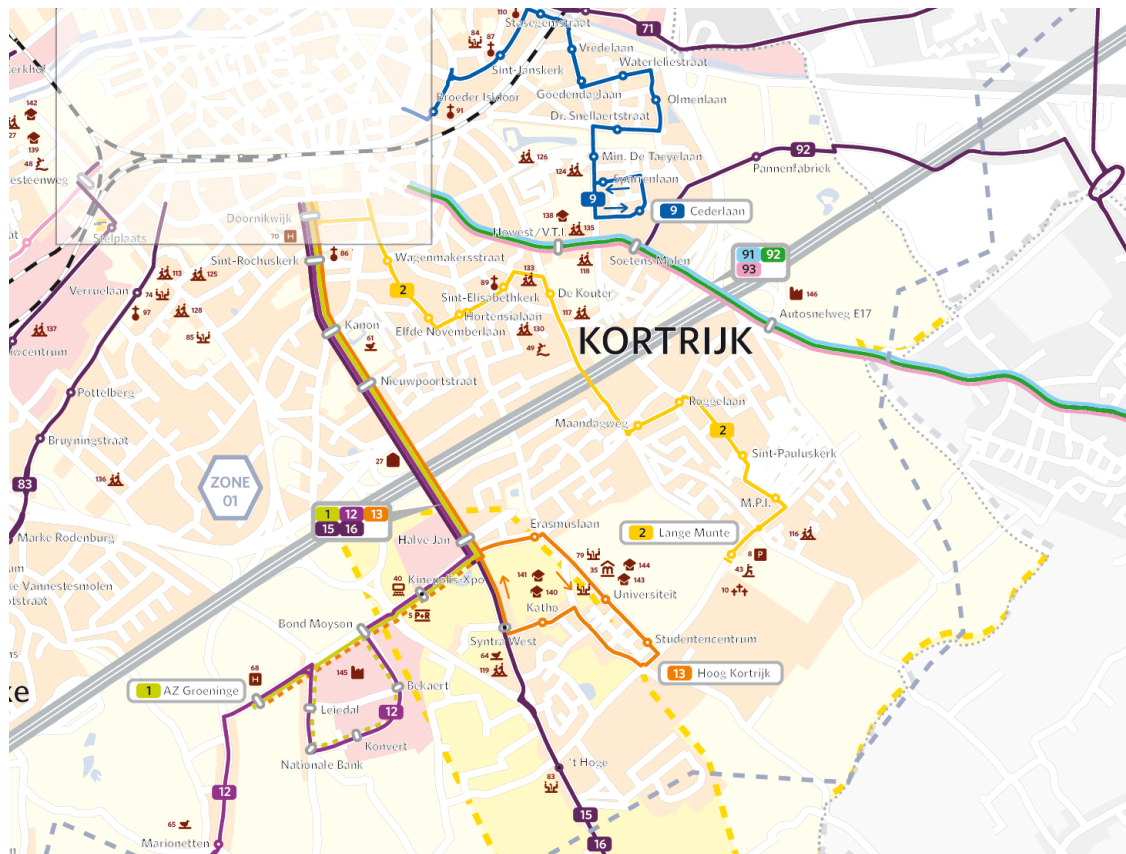


Figuur 3-29: Het Economisch netwerk Seine Schelde

Verschillende **openbaar vervoerslijnen** en **fietsinfrastructuur** (zie figuur 2-5) doorkruisen het gebied.



Figuur 3-30: Uittreksel uit het Netplan De Lijn: Provincie West-Vlaanderen



Figuur 3-31: Uittreksel uit het Netplan De Lijn: Stadsnet Kortrijk

4 Scoping en voorstel methodiek plan-MER

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziet dat het milieueffectenonderzoek gedurende het volledige planproces aan bod komt. Gezien de plandoelstellingen wordt uitgegaan van een volwaardig plan-MER met alle relevante disciplines uit te werken in de volgende fases.

In functie van een gericht en kwaliteitsvol milieueffectenonderzoek, moet er o.b.v. het planvoornemen en de alternatieven (zie hoofdstuk 2) eerst een scoping uitgevoerd worden naar de relevantie van de milieudisciplines en de effectgroepen hierin.

In deze scoping wordt nagegaan binnen welke disciplines en effectgroepen mogelijks aanleiding kunnen geven tot permanente significante milieueffecten en wordt een voorstel gegeven van methodiek voor het onderzoek naar deze permanente significante milieueffecten.

Tijdens het verdere planvormingsproces kan de scoping bijgestuurd worden waar nodig. Dit betekent dat bijkomende effectgroepen kunnen onderzocht worden, of effectgroepen niet meer als relevant voor (verder of gedetailleerder) onderzoek op planniveau worden geacht. Tevens kan het detail van het onderzoek wijzigen, in functie en op maat van nieuwe inzichten. Een eventuele bijsturing van de scoping zal door het team Mer, als lid van het planteam, telkens op noodzaak en meerwaarde geëvalueerd worden.

4.1 Planingrepen en hun relatie tot de effectgroepen

Planingrepen zijn ingrepen (handelingen, constructies, exploitaties of de verderzetting ervan) binnen het plangebied die door het plan (on)mogelijk worden gemaakt én die voorafgaand aan het plan wel/niet mogelijk waren.

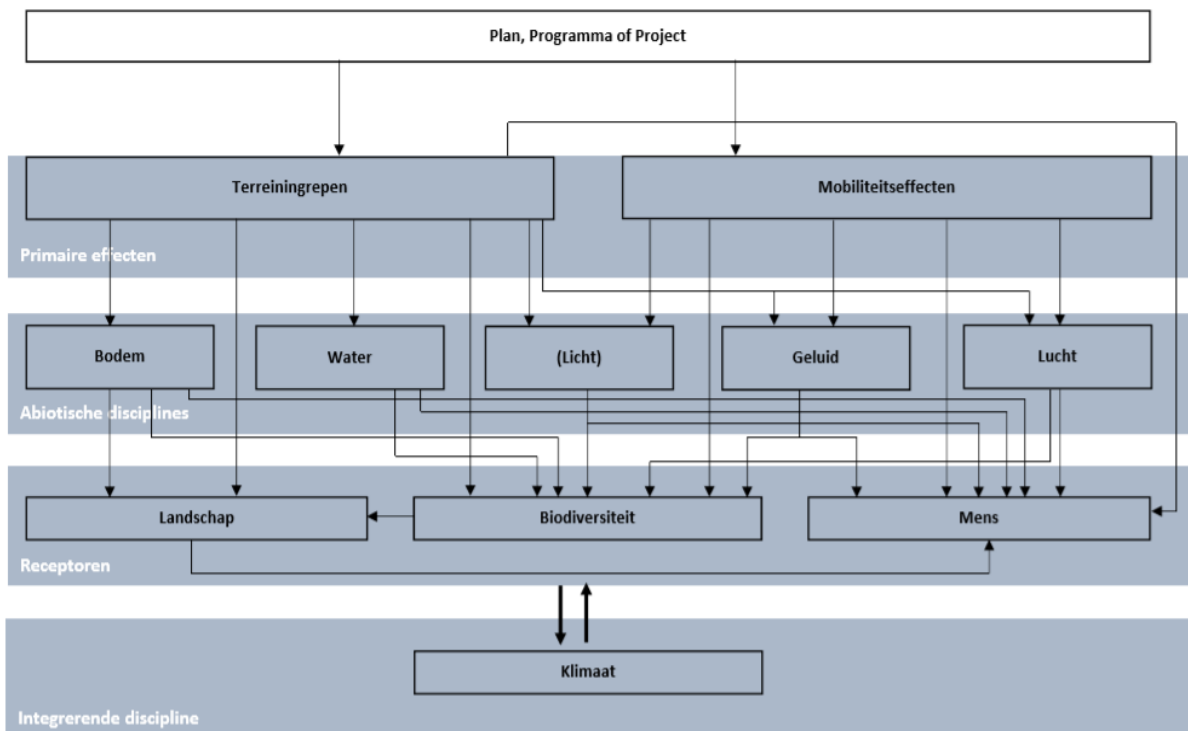
Het planvoornemen (zie hoofdstuk 2) heeft als hoofddoel het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. Het instrumentarium dat daartoe wordt ingezet, kan samengevat worden in volgende onderdelen:

- **infrastructurele werken** en/of aanpassingen ter optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid en leefbaarheid rondom de complexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost;
- initiatieven die leiden naar een verschuiving van vervoerwijze (**modal shift**) met een meer duurzame manier van verplaatsen; dit omvat zowel infrastructurale ingrepen in functie van fiets en openbaar vervoer, als eerder **exploitatiegebonden aspecten** op vlak van doorstroming van openbaar vervoer, parkeerbeleid en het faciliteren van mobipunten.
- evalueren en keuzes maken omtrent de toekomstige **ruimtelijke ontwikkelingen** in het plangebied, gaande van slim en kwalitatief verdichten tot het bestendigen en creëren van groene en open ruimtes, inclusief schrappen van onbebouwde woonzones.

In onderstaande tabel wordt aangegeven welke effectgroepen (mogelijk) relevant zijn voor het plan. Het ingreep-effect-schema omvat zowel effecten in de aanlegfase als in de exploitatiefase. De effecten van de aanlegfase worden niet steeds behandeld in het milieueffectenonderzoek, gezien ze vaak tijdelijk en niet significant van aard zijn en/of de projectdetails over de (wijze van) aanleg nog

niet gekend zijn (leemten in de kennis). Tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden in een plan-MER wel onderzocht indien en voor zover ze relevant kunnen zijn, m.n. als de tijdelijke effecten een significante of permanente weerslag kunnen hebben op de omgeving. Ook permanente effecten die het gevolg zijn van ingrepen tijdens de aanlegfase dienen in het plan-MER onderzocht te worden (bv. permanente schade aan grondwaterafhankelijke vegetatie door een langdurige bemaling).

De effectbeoordeling van de verschillende disciplines staan uiteraard niet los van elkaar. Er zijn onderlinge verbanden en beïnvloeding tussen de disciplines. In onderstaand schema worden de directe en indirecte relaties aangegeven tussen de primaire effecten van het plan, de abiotische disciplines bodem, water, geluid, lucht en licht en de zgn. receptordisciplines landschap, fauna en flora (intussen biodiversiteit genoemd) en mens.



Figuur 4-1: Schematische voorstelling van de relaties tussen de disciplines

Tabel 4-1: Ingreep-effectschema

Ingreep	Potentieel effect	Discipline
Aanlegfase		
Voorbereiding (vrijmaken terrein, rooien bomen, verwijderen gebouwen,...)	Direct ecotoop/biotopverlies Barrièrewerking/versnippering Impact op landschappelijke structuur en erfgoed	Biodiversiteit
Vergraven terrein	Impact op gebruikswaarde	Landschap en erfgoed
Bouwwerken (wegenis, kunstwerken, ...), inclusief afwerking (afscherming, landschappelijke inpassing, ...)	Grondverzet Impact op bodemsamenstelling (inbreng van vreemde materialen) Bodemcompactie	Mens-ruimtelijke aspecten Bodem en grondwater
Bemaling (eventueel)	Impact op grondwaterhuishouding Impact op afwatering	Oppervlaktewater

Ingrep	Potentieel effect	Discipline
Exploitatiefase		
Aanwezigheid nieuwe/aangepaste infrastructuur (inclusief openbaar vervoer, fietsverbindingen, parkeervoorzieningen en landschappelijke inpassing)	Impact op bereikbaarheid Impact op grondwaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking, versnippering Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit Impact op vegetatie (verdroging, ...) Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op gebruikswaarde Impact op belevingswaarde	Mens-mobiliteit Bodem en grondwater Oppervlaktewater Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten
Exploitatie en onderhoud nieuwe infrastructuur	Verkeersgeneratie en –afwikkeling per modus Impact op verkeersveiligheid Geluidsemissies Luchtemissies Impact op oppervlaktewaterkwaliteit (olie, strooizouten,...) Verstoring fauna Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Oppervlaktewater Biodiversiteit Mens-ruimtelijke aspecten Mens- gezondheid
Mogelijkheden tot schrappen, verdichten of creëren van andere ontwikkelingsmogelijkheden	Impact op bereikbaarheid Impact op verkeersveiligheid Geluidsemissies Luchtemissies Ingrepen in de bodem Impact op bodemkwaliteit Impact op grond- en oppervlaktewaterhuishouding Impact op afwatering Barrièrewerking, versnippering Groene inkleding: impact op biodiversiteit, connectiviteit Impact op vegetatie (verdroging, ...) Impact op landschappelijke structuur en perceptie Impact op gebruikswaarde Impact op belevingswaarde Gezondheidseffecten t.g.v. geluids- en luchtemissies en calamiteiten	Mens-mobiliteit Geluid Lucht Bodem en Water Biodiversiteit Landschap en erfgoed Mens-ruimtelijke aspecten

4.2 Relevante disciplines en MER-deskundigen

Op basis van het ingreep-effectenschema worden volgende MER-disciplines relevant geacht:

- mens - mobiliteit;
- geluid en trillingen;
- lucht;
- bodem;
- grondwater;
- oppervlaktewater;
- biodiversiteit;
- landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie;

- mens - ruimtelijke aspecten;
- mens - gezondheid;
- klimaat (mitigatie en adaptatie t.a.v. klimaatverandering).

Voor de opmaak van het plan-MER zal hiertoe een team van erkende MER-deskundigen ingeschakeld worden dat elk van bovenvermelde disciplines afdekt (de discipline klimaat zal uitgewerkt worden door de coördinator, in samenwerking met de MER-deskundigen die instaan voor de disciplines die informatie hiervoor aanleveren).

4.3 Afbakening studiegebied

De afbakening van het studiegebied voor het milieueffectenonderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen t.g.v. het planvoornemen. Het studiegebied voor het milieueffectenonderzoek is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd. In alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn.

Afhankelijk van de discipline is een studiegebied van toepassing op macro- en/of meso-microschaal:

Studiegebied op macroschaal

Het studiegebied op macroschaal geldt voor de disciplines mobiliteit, lucht, geluid, mens-gezondheid en (deels) biodiversiteit, water, landschap:

- *mobiliteit:*
In het MER zal de impact van wijzigingen in verkeersstromen zowel op het hogere wegennet als, het onderliggend wegennet bestudeerd worden.
- *lucht, geluid en mens - gezondheid:*
Het gebied waarbinnen zich ten gevolge van het plan (vnl. t.g.v. wijzigingen in verkeersintensiteit) significante lucht-, geluids- en gezondheidswijzigingen kunnen voordoen.
- *water, biodiversiteit en landschap:*
De effecten inzake water, biodiversiteit en landschap doen zich wat betreft 'netwerkeffecten' op macroschaal voor.

Om de wijzigingen in verkeersstromen zo goed mogelijk in beeld te kunnen brengen, wordt gebruik gemaakt van het Stadsmodel van Kortrijk (hierna Stadsmodel genoemd). Het macrostudiegebied wordt daarom gelijkgesteld met de perimeter van het Stadsmodel (welke ruimer is dan het grondgebied van Kortrijk alleen, zie figuur 4-2).

Opmerking: Dit is een wijziging ten aanzien van de goedgekeurde startnota van 19 juli 2019.

- *De perimeter is gereduceerd. Het initiële macrostudiegebied omvatte de stedelijke gebieden van zowel Kortrijk, Waregem als Menen. Dit ruime studiegebied was vooral opgevat vanuit de mogelijkheid om voor grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen ook buiten het regionaalstedelijk gebied Kortrijk te zoeken naar mogelijke locatiealternatieven. Uit het reeds gevoerde locatieonderzoek voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk en aanvullend*

programma zijn geen locaties in Waregem of Menen weerhouden voor verdere opname binnen het milieueffectenonderzoek. Daarenboven wordt de realisatie van het nieuwe voetbalstadion en aanvullend programma opgenomen in een gemeentelijk planproces van de stad Kortrijk, parallel aan K-R8. Een reductie van de onderzoeksperimeter van K-R8 is daarom verantwoord.

- *Voor disciplines lucht en geluid is er geen voorafgaandelijke selectie meer van de te onderzoeken wegen. Uitgangspunt is dat alle wegen beoordeeld zullen worden die ook binnen de discipline mobiliteit beoordeeld worden. Dit wil niet zeggen dat ook alle wegen moeten doorgerekend worden met de geluids- en luchtmodellen. Selectie van de relevante wegen die doorgerekend moeten worden met de geluids- en luchtmodellen zal nu gebeuren op basis van de resultaten uit het Stadsmodel. Naast het hoger wegennet en de voornaamste invalswegen, worden ook alle relevante lokale wegen meegenomen, met bijzondere aandacht voor de wegen binnen het plangebied (ongeacht de te verwachten intensiteitsverschillen) en de wegen waar volgens de (nog uit te voeren) doorrekeningen met het Stadsmodel significante intensiteitsverschillen blijken als gevolg van het voorgenomen plan volgens de redelijke alternatieven.*



Figuur 4-2: Studiegebied op macroschaal

Studiegebied op meso- en microschaal

Het plangebied zelf en directe omgeving (standaard tot op ca. 200m²⁸) vormen het studiegebied op mesoschaal. Dit studiegebied geldt voor alle disciplines. Ten aanzien van de visuele/perceptieve aspecten in de disciplines landschap en mens-ruimtelijke aspecten kan dit studiegebied plaatselijk verruimd worden tot de zone waarbinnen de geplande ingrepen zichtbaar zijn.

²⁸ 200m is voor veel disciplines/effectgroepen een indicatieve limiet voor significante (directe) milieueffecten.

Indien relevant kan ook nog ingezoomd worden op lokale deelzones binnen het plangebied. Die lokale deelzones vormen dan het studiegebied op microschaal.

4.4 Algemene methodologie

Het milieueffectenonderzoek wordt uitgevoerd conform de geldende richtlijnenboeken voor milieueffectrapportage, waarbij:

- de effecten beoordeeld worden t.o.v. een **referentiesituatie**. Daarnaast zal echter ook de absolute milieutoestand (vb. voldoen aan luchtkwaliteitsnormen) in de geplande situatie besproken worden, evenals mogelijke cumulatieve effecten met relevante parallel lopende planprocessen, ook **ontwikkelingsscenario's** genoemd;
- beroep gedaan wordt op zo volledig en recent mogelijke **bronnen en modellen** (in de mate van beschikbaarheid);
- **evenwaardige behandeling** van disciplines vooropstaat (geen 'weging' of multicriteria-analyse waarbij een discipline meer of minder 'doorweegt');
- een integrale beoordeling en overkoepelende synthese in het MER wordt opgenomen.

4.4.1 Referentiesituatie(s)

Effecten worden beoordeeld ten opzichte van één of meerdere referentiesituatie(s):

- **Huidige referentiesituatie**
Gelet de ambitie om de bestaande situatie op vlak van leefbaarheid te verbeteren is de bestaande (feitelijke) situatie logischerwijze een belangrijke referentie.
- **Toekomstige referentiesituatie 2030**
Niet alleen de huidige referentiesituatie is relevant als toetsingskader, maar ook de toekomstige referentiesituatie, waarbij zowel een aantal geplande (besliste) ruimtelijke ontwikkelingen zijn doorgevoerd (buiten het plangebied) alsook een aantal regionale infrastructurele optimalisaties die op basis van voorgaand onderzoek als "noodzakelijke randvoorwaarde" gelden:
 - Hoger wegennet
 - ongelijkgrondse trompetaansluiting voor de aansluiting Kortrijk-West R8/A19
 - optimale doortrekking van de R8 tussen de Noordlaan en de Zandbergstraat
 - optimale herinrichting van de verkeerswisselaar Aalbeke
 - Openbaar vervoer
 - hoogwaardig openbaar vervoer tussen station Kortrijk en Hoog Kortrijk
 - invoering van het nieuwe OV-plan 2021 van De Lijn met een kernnet en een aanvullend net
 - Fiets
 - oost-westverbinding Hoog Kortrijk
 - Beneluxlaan Harelbeke
 - kruispunt Luipaardstraat / Kanaalstraat (Kortrijk / Harelbeke)

- Fietssnelweg F7 Kortrijk-Harelbeke-Waregem
- Kortrijksestraat Zwevegem
- Missing link Guldenspoorpad tussen Moen en Knokke

maar dus zonder uitvoering van het planvoornemen:

- geen optimalisaties aan de complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid;
- geen ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een bestemmingswijziging via het GRUP K-R8 nodig is;
- geen bijkomende modal shift maatregelen.

Beschrijving van de huidige referentiesituatie gebeurt in de meeste disciplines op basis van recente beschikbare brongegevens.

Bij sommige disciplines is aanvullend ook een meetcampagne voorzien (vb. discipline geluid) of worden (gerichte) terreinobservaties uitgevoerd ter validatie en/of aanvulling van de beschikbare gegevens (vb. discipline biodiversiteit). Voor de beschrijving van de huidige referentiesituatie, wordt eveneens verwezen naar Hoofdstuk 3 en naar Hoofdstuk 4.5.3 met duiding per discipline.

Voor een aantal disciplines wordt gebruik gemaakt van een model van de bestaande situatie (mens-mobiliteit, geluid, lucht, mens-gezondheid) dat gekalibreerd en gevalideerd werd aan de hand van recente meetgegevens. Diezelfde disciplines maken ook gebruik van een model voor de prognose van de toekomstige referentiesituatie. Als basisjaar wordt gekeken naar de toekomstige referentiesituatie in 2030, het prognosejaar uit het Stadsmodel van Kortrijk.

Voor de ruimtelijke disciplines (biodiversiteit, landschap, erfgoed, ...) is de toekomstige referentietoestand de huidige toestand, aangevuld met de gekende en redelijkerwijs te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen tegen het zichtjaar 2030.

De toekomstige referentiesituatie 2030 zal worden doorgerekend op vlak van mobiliteit, maar niet verder worden afgewogen op vlak van andere disciplines als bv. landschap, biodiversiteit,... Op basis van de resultaten van de mobiliteitsdoorrekening zal bekeken worden of een beoordeling nodig is op vlak van lucht en geluid.

In het kader van de advies- en inspraakprocedure op de goedkeurde startnota in het najaar van 2019 werden een aantal aandachtspunten meegegeven m.b.t. de huidige situatie (zie Antwoordnota, bijlage 1). Het gaat om bestaande knelpunten en hinder, over waardevolle fauna en flora en specifieke plaatselijke kenmerken en noden. De deskundigen zullen de relevantie van deze informatie nagaan en voor zover relevant verwerken bij de beschrijving van de huidige situatie.

4.4.2 Ontwikkelingsscenario's

Ontwikkelingsscenario's zijn ontwikkelingen die een invloed kunnen hebben op het studiegebied en cumulatieve effecten kunnen hebben met het plan, maar los staan van het plan zelf en zich autonoom kunnen voordoen of op basis van beslist beleid gerealiseerd worden.

Ontwikkelingsscenario's worden in een MER meegenomen in functie van het onderzoek naar hun cumulatieve effecten met het onderzochte plan of in functie van de hypotheek die het plan kan leggen op deze ontwikkelingen. De milieueffecten van de ontwikkelingsscenario's zelf worden als dusdanig niet onderzocht in het MER.

In het plan-MER zal aangegeven worden welke ontwikkelingen (bv. woonontwikkelingsgebieden, ontwikkelingen van bedrijvenczones, ...) deel uitmaken van de referentiesituatie en - voor zover ze er zijn - welke ontwikkelingen beschouwd worden als ontwikkelingsscenario's. Er zal daarnaast aangegeven worden voor welke disciplines de ontwikkelingsscenario's al dan niet relevant zijn. Specifieke voorbeelden zijn:

- **De herinrichting van de "paperclip"**

De herinrichting van de "paperclip" of het op- en afrittencomplex van de R8 ter hoogte van het kanaal Bossuit-Kortrijk (afgekort KBK) maakt momenteel nog deel uit van het complex project KBK. Afhankelijk van het voorkeursbesluit over het complex project KBK zal de "paperclip" mee deel blijven uitmaken van het complex project (in geval van het Ringtracé), of wordt er door het Agentschap Wegen Verkeer een afzonderlijke studie opgestart (in geval van het Rechtdoor- of Bypassstracé).

Ongeacht de beslissing tijdens het voorkeursbesluit wordt de "paperclip" alvast mee opgenomen als een ontwikkelingsscenario binnen het milieueffectenonderzoek van K-R8.

- **Bouw van een nieuw voetbalstadion voor KV Kortrijk inclusief aanvullend programma**

Het planproces voor KVK loopt parallel met dat van K-R8 (zie procesnota, 1.3.4). In het locatieonderzoek voor KVK (Arcadis i.o.v. Leiedal, eindrapport 29 september 2020) zijn 6 potentiële locaties weerhouden, waarvan 4 binnen het plangebied K-R8 en 2 elders in het stedelijk gebied Kortrijk. Mogelijke cumulatieve effecten spelen vooral op vlak van mobiliteit en in tweede orde ook inzake lucht en geluid.

4.4.3 Inzet van modellen

Om de effecten op vlak van mobiliteit, lucht, geluid en gezondheid te kunnen inschatten, zal een verkeers-, geluids- en/of luchtmodellering nodig zijn. In functie van een evenwaardige beoordeling, is dit echter niet noodzakelijk voor alle alternatieven en varianten. Dit wordt in de volgende paragrafen verder toegelicht.

De discipline mobiliteit

Voor de discipline mobiliteit zullen doorrekeningen gebeuren met het Stadsmodel van Kortrijk. Dat is een verkeersmodel, waarvan de huidige versie afgeleid is van het Provinciale Verkeersmodel West-Vlaanderen en dat op niveau van het onderliggende wegennet van Kortrijk verder aangevuld en verfijnd werd. Het betreft een spitsuurmodel dat de situatie weergeeft tijdens het ochtend- en avondspitsuur (8-9u en 17-18u), zowel voor het personenvervoer als het vrachtvervoer, met 2013 als oorspronkelijk basis, maar dat frequent bij gekalibreerd wordt op basis van recente verkeerstellingen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Op relatief korte termijn voorziet de stad Kortrijk een update van het Stadsmodel. Die nieuwe versie zal dan een afgeleide zijn van het (eveneens) nieuwe Regionaal Verkeersmodel West-Vlaanderen. Dit laatste heeft referentiejaar 2017 en prognosejaar 2030.

Een doorrekening in het Stadsmodel wordt niet nodig geacht voor alternatieven/varianten die geen onderscheidende impact hebben op de verkeersstromen. Enkele voorbeelden van niet-onderscheidende varianten op niveau van het Stadsmodel:

- overkappingen hebben een impact op vlak van lucht of geluid, maar zorgen op zich niet voor een wijziging van de hoeveelheid verkeer;
- scenario's met sluiting van de R8 zorgen ongetwijfeld voor een verschil met de scenario's zonder sluiting R8, maar op niveau van de verkeersintensiteiten in het Stadsmodel maakt het weinig verschil of dat nieuwe R8-tracé net ten noorden, ten zuiden of bovenop de E17 komt.

Deze alternatieven/varianten worden beoordeeld op basis van de resultaten van alternatieven/varianten die wél worden doorgerekend.

Minimaal worden volgende scenario's doorgerekend:

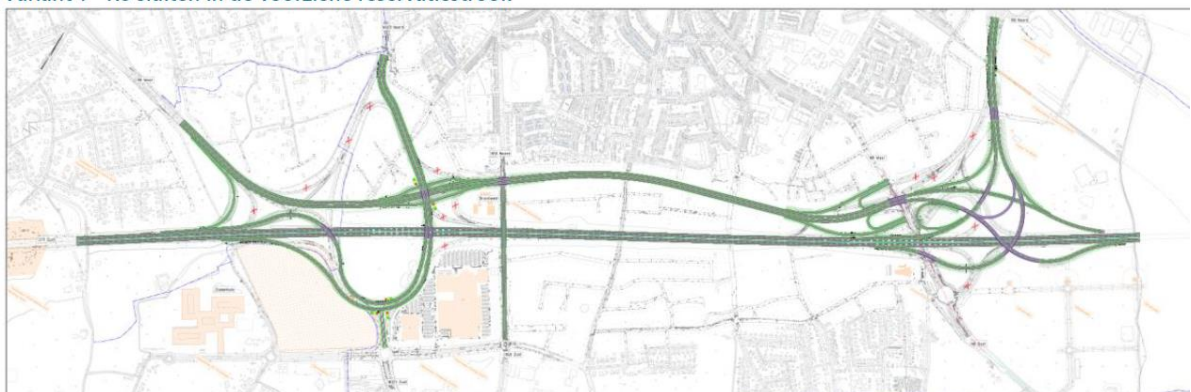
- Huidige referentiesituatie
- Toekomstige referentiesituatie (2030)
- Toekomstige situatie (2030) met K-R8
 - o Modal shift alternatief: wel modal shift en bijsturing van het ruimtelijk programma, maar zonder infrastructuurwerken voor auto- en vrachtverkeer
 - o Zonder sluiting R8 tussen de N50 en N8 (hoofdscenario 1)
 - o Mét sluiting R8 tussen de N50 en N8 (hoofdscenario 2)
- Variant(en) met snelheidsreductie op de E17

Dit gebeurt telkens voor het inrichtingsalternatief dat vanuit leefbaarheid vermoedelijk als "worst case" geldt (dit is bepaald vanuit een eerste kwalitatieve inschatting op basis van het ruimtebeslag t.a.v. bestaande woonwijken, groenzones,...).

Het betreft volgende varianten:

- Het bovengronds sluiten van de R8 op de reservatiestrook (hoofdscenario 2, variant 1 uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek).

Variant 1 - R8 sluiten in de voorziene reservatiestrook



Figuur 4-3: Gekozen variant binnen het hoofdscenario 'sluiten R8' in functie van modellering binnen de discipline mobiliteit (kwalitatieve inschatting)

- In geval van het niet-sluiten van de R8 (hoofdscenario 1):
 - Variant 5 uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek voor het optimaliseren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (doorheen het Kennedybos)

- Variant 2 uit het voorbereidend mobiliteitsonderzoek voor het optimaliseren van het verkeerscomplex Kortrijk-Oost (doorheen de woonwijk Lange Munte)

Variant 5: Volledig knooppunt - geen kruispunten



Variant 2: Incl. fly-over R8-E17 en ondertunneling rotonde Cowboy Henk



Figuur 4-4 en 4-5: Gekozen varianten binnen het hoofdscenario 'niet-sluiten R8' in functie van modellering binnen de discipline mobiliteit (kwalitatieve inschatting)

Bijkomend wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de microsimulaties die uitgevoerd werden (worden) in kader van het voorbereidend mobiliteitsonderzoek²⁹. Basis van dit dynamisch verkeersmodel zijn cameratellingen (kentekenonderzoek) van oktober 2017, die opgehoogd werden naar toekomstjaar 2025 (prognosejaar in het toenmalige Stadsmodel) op basis van de demografische groeiverwachtingen, de in 2017 'op stapel' zijnde ruimtelijke ontwikkelingen³⁰ en infrastructuurwijzigingen uit het Stadsmodel van Kortrijk.

De discipline geluid

Voor discipline geluid wordt een model gebruikt dat specifiek ontwikkeld is om de impact van het wegverkeerslawaai in beeld te brengen. Dit model houdt rekening met verschillende parameters, waaronder hoeveelheid verkeer en type voertuigen, wegdektype, hoogteverschillen en mate van aanwezigheid van schermen, bermen, bebouwing, etc. Dit model houdt op zich geen rekening met andere (bestaande) individuele geluidsbronnen die voor lokale verstoring zorgen. Dit wordt echter ondervangen door de gemodelleerde bestaande situatie te valideren aan een reeks geluidsmetingen die in de omgeving van het plangebied zullen uitgevoerd worden.

De discipline lucht

In de inspraak op de goedgekeurde startnota wordt het werken met luchtmodellen in vraag gesteld. De MER-deskundigen garanderen dat de te gebruiken luchtmodellen voldoende betrouwbaar zijn om de luchteffecten van het plan adequaat te beoordelen. Aangezien de effectbeoordeling betrekking heeft op (een) toekomstige situatie(s), zal per definitie modellering nodig zijn, vermits een toekomstige situatie in kaart brengen met metingen niet mogelijk is. Voorts worden de luchteffecten voornamelijk bepaald door de wijzigingen in verkeersintensiteit per wegsegment (de luchteffecten

²⁹ "Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk", Witteveen&Bos + Transport & Mobility Leuven, 2019.

³⁰ In het verkennend mobiliteitsonderzoek werd uitgegaan van een 'maximumscenario', waarbij rekening werd gehouden met alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. In het verdere onderzoek wordt dit uitgangspunt verlaten en wordt vanuit het bepalen van de capaciteitsrand en de draagkracht van de infrastructuur bekeken wat mogelijk is op vlak van ruimtelijke ontwikkelingen.

zijn grosso modo recht evenredig met de toe- of afname van verkeer, met name op wegen binnen bebouwde kom die niet fysiek geraakt worden door het plan), waardoor de kwaliteit van de luchtmodellering (en geluidsmodellering) vooral afhangt van de betrouwbaarheid van het verkeersmodel³¹.

Voor discipline lucht worden zowel de referentiesituaties als de onderscheidende scenario's van de geplande situatie in functie van de noden doorgerekend door middel van volgende beschikbare luchtmodellen:

- IMPACT:

Op 31 januari 2017 werd de tool IMPACT in productie gebracht, als resultaat van een samenwerking tussen het toenmalige Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). In oktober 2020 werd deze tool uitgebreid met een module om ook luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer in open omgevingen te beoordelen. Deze tool zal toegepast worden op alle wegen in het macrostudiegebied.

Deze tool kan rekening houden met viaducten in open omgevingen, voorlopig is het niet mogelijk om tunnels door te rekenen. De methodiek om toch rekening te houden met tunnels bij de beoordeling zal in overleg gebeuren met het Team Mer en de relevante adviesinstanties.

- CAR-Vlaanderen:

IMPACT gaat uit van een vrije luchtcirculatie en kan geen rekening houden met de impact van aaneengesloten bebouwing langs de wegen (zogenaamde "street canyon"- effecten). Voor het milieueffectenonderzoek wordt daarom minimaal ook CAR Vlaanderen toegepast. Dit model is specifiek ontwikkeld voor het bepalen van luchtkwaliteit in straten met bebouwing op minder dan 30 meter van de wegas, waar de belemmering van een vrije luchtcirculatie t.g.v. aaneengesloten bebouwing tot hogere immissies leidt en tot meer uitgesproken effecten op de luchtkwaliteit bij wijzigingen in verkeersstromen (zowel in positieve als in negatieve zin). Dit model werd in 2006 door TNO ontwikkeld in opdracht van de Vlaamse Overheid. In 2010 is het model geactualiseerd en aangepast volgens de meest recente inzichten en in 2016 werden de achtergrondwaarden in het model geüpdatet. Dit model zal - als aanvulling op IMPACT - toegepast worden op de wegsegmenten met bebouwing op minder dan 30 meter van de wegas die t.g.v. het plan een relevante wijziging in verkeersintensiteit ondergaan.

Indien uit de resultaten van IMPACT en CAR Vlaanderen blijkt dat verder onderzoek nodig is om bepaalde onderzoeksvragen te kunnen uitklaren, kunnen selectief ook nog de volgende luchtmodellen ingezet worden:

- ATMO-Street:

Effecten van insleuvingen of geluidsschermen kunnen niet in beeld worden gebracht aan de hand van IMPACT of CAR-Vlaanderen. Dit kan wel via ATMO-Street (beheerd door VITO),

³¹ In het kader van het onderzoek K-R8 zal gebruik gemaakt worden van het geüpdate Stadsmodel van Kortrijk (zie punt 4.4.3). Dit kan als een recent en betrouwbaar verkeersmodel worden beschouwd.

althans op vereenvoudigde wijze met een bijkomende rekenmodule. Voor erg complexe onderdelen (bv. afscherming aan een tunnelmond nabij bebouwing) kan door VITO ook een CFD-model³² ingezet worden. Dit type model wordt heel uitzonderlijk en op microschaal gebruikt, bv. aan een concrete tunnelmond.

- EnViver:

Voor locaties met sterk wisselende snelheidsprofielen doorheen de dag (congestie in de spits en vlot verkeer buiten de spits) kan geopteerd worden om bv. de impact van aanpassingen van het snelheidsregime door te rekenen met behulp van het emissiemodel EnViVer. Dit model voert emissieberekeningen op basis van verkeersmicrosimulaties. Voor elke simulatie in EnViVer moet dus eerst nog een microsimulatie van het verkeer gemaakt worden (terwijl voor IMPACT en CAR input uit het stedelijk macromodel volstaat). EnViVer is een puur emissiemodel dat enkel de uitstoot weergeeft aan de bron (wegvak waar auto's op rijden), maar kan geen concentraties berekenen in de omgeving (woonwijken) rond die bron.

Een doorrekening met **geluids- en lucht**modellen wordt niet nodig geacht bij alternatieven/varianten die slechts beperkte of zeer lokale verschillen vertonen in verkeersstromen en -intensiteiten ten opzichte van één van de wél doorgerekende alternatieven, noch belangrijke verschillen vertonen qua blootstelling van de bevolking en/of de natuurgebieden.

Echter in sommige gevallen, o.a. bij snelheidsverlaging (exploitatievariant) en bij inrichtingsvarianten (bv. bijkomende geluidsbermen- of schermen, overkappingen, ...) zullen deze varianten wél geheel of gedeeltelijk met geluids- en/of luchtmodellen doorgerekend worden. Zoals hoger vermeld wordt opgemerkt dat dit wat impact op lucht betreft, niet met de basismodellen IMPACT en CAR Vlaanderen kan. Indien nodig, kan VITO dit wel doen met behulp van de meer complexe modellen.

In welke gevallen er sprake is van relevante verschillen in verkeersstromen zal bepaald worden op basis van het verschil in verkeersintensiteit per wegsegment t.o.v. het voor het betreffende alternatief wél relevante doorgerekende referentiescenario.

Ten aanzien van geluid is vooral het relatief verschil in verkeersintensiteit van belang. Er is een stijging met 25% of een daling met 20% nodig om een significant verschil van +/- 1 dB(A) te bekomen.

Voor lucht is het absoluut verschil in aantal voertuigen bepalend. Grosso modo zijn enkele 1000' en vtg/etmaal nodig om een significant immissieverschil te genereren op het hoofdwegennet in open gebied, op het onderliggend wegennet kunnen effecten zich voordoen bij veel lagere intensiteiten. Verschilkaarten met de verkeersintensiteiten uit het Stadsmodel en een voorstel van selectie van de door te rekenen wegen in de geluids- en luchtmodellen zullen door de deskundigen voorgelegd worden aan het planteam. Deze zullen dan vanuit het planteam beoordeeld worden in functie van een onderbouwde selectie van wegen die effectief verder zullen bekeken worden in het luchtmodel. Ook relevante adviesinstanties zullen hierbij betrokken worden.

De redelijke alternatieven en varianten die niet worden doorgerekend, worden wel kwalitatief beoordeeld.

³² VITO beschikt over microschaal-modellen gebaseerd op Computational Fluid Dynamics (CFD) voor het bestuderen van de impact van zeer lokale maatregelen (schermen, vegetatie-elementen, bouwconfiguraties, ...) op de luchtkwaliteit.

4.4.4 Wijze van effectbeoordeling

Qua effectbeoordeling wordt per effectgroep en deelaspect en desgevallend per variant een effectscore toegekend tussen -3 (aanzienlijk negatief) en +3 (aanzienlijk positief).

Deze scores worden toegekend op basis van een kwalitatieve beoordeling die in de mate van het mogelijke steunt op kwantitatieve criteria en waar dit niet mogelijk is, op basis van expert judgement.

aanzienlijk negatief (-3)	geen significant effect (0)	aanzienlijk positief (+3)
negatief (-2)		positief (+2)
beperkt negatief (-1)		beperkt positief (+1)

Op basis van de effectbeoordeling zullen indien vereist/wenselijk **milderende maatregelen** worden voorgesteld of uitgewerkt. Het al dan niet dwingend karakter van een maatregel hangt af van de ernst van het negatieve milieueffect, die bepaald wordt door de toegekende scores, en rekening houdend met de analyse van de deskundige:

- Niet significant (0) of positief (+1 tot +3): geen milderende maatregelen
- Beperkt negatief (-1): milderende maatregelen kunnen geformuleerd worden, maar worden niet noodzakelijk geacht;
- Negatief (-2): er moet minstens gezocht worden naar mogelijke milderende maatregelen.
- Aanzienlijk negatief (-3): er moeten in elk geval milderende maatregelen voorgesteld worden.

Ongeacht de score kunnen ook steeds **aanbevelingen** geformuleerd worden om het plan te optimaliseren.

Opmerking:

Het milieueffectenonderzoek is een integraal onderdeel van het iteratief planproces (zie procesnota 2.2.1). Dit houdt in dat op basis van tussentijdse conclusies door het planteam kan geoordeeld en gemotiveerd worden dat de (negatieve) effecten ten gevolge van een alternatief/variant te groot zijn om nog langer als 'redelijk' beschouwd te worden. In dat geval wordt gezocht of het betrokken oplossingsconcept eventueel nog onder een gewijzigde (gemilderde) vorm kan meegenomen worden in het verdere milieueffectenonderzoek.

4.4.5 Grensoverschrijdende effecten

Het complex Kortrijk-Zuid bevindt zich op ca. 5 km van de gewestgrens met Wallonië en op ca. 8 km van de Franse grens. Er zijn dus mogelijks significante effecten te verwachten op het grondgebied van Wallonië en Frankrijk. Vanuit de Eurometropool wordt reeds aangehaald dat luchtkwaliteit een belangrijk thema vormt waarop ook grensoverschrijdend is in te zetten.

In de respectievelijke disciplines wordt bij de effectbeoordeling geen onderscheid gemaakt tussen effecten op Vlaams, Waals of Frans grondgebied. Ten behoeve van de grensoverschrijdende

procedure zal echter een apart hoofdstuk voorzien worden waarin de specifieke effecten op Waals en Frans grondgebied worden samengebracht en samengevat³³.

4.4.6 Leemten in de kennis

Het plan-MER zal aangeven welke de leemten in de kennis zijn die tijdens het uitvoeren van het milieueffectenonderzoek werden vastgesteld. Deze leemten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op de concrete inrichting van het plangebied, maar kunnen ook betrekking hebben op de gebruikte methode en het inzicht in het milieueffectenonderzoek. Het plan-MER zal aangeven hoe met deze leemten is omgegaan en hoe zij kunnen doorwerken in de verdere besluitvorming.

4.4.7 Voorstellen tot monitoring

Het plan-MER zal per discipline aangeven of er eventueel opvolgingsmaatregelen voor te stellen zijn die vanuit de leemten in de kennis noodzakelijk worden geacht of die nodig zijn of kunnen zijn in functie van de aanpak en inhoud voor de vervolprocedure en besluitvorming.

4.4.8 Eindsynthese en integratie

Het plan-MER zal in een discipline-overschrijdende samenvatting aangeven welke de verwachte gevolgen voor het milieu zijn, en hoe en in welke mate de voorgestelde maatregelen deze kunnen voorkomen of milderen. Bij de milderende maatregelen zal aangegeven worden waar deze zullen/kunnen doorwerken.

4.4.9 Niet-technische samenvatting

Het plan-MER zal een niet-technische samenvatting bevatten, als een afzonderlijk leesbaar deel, waar de essentie van de overige delen beknopt en correct worden weergegeven. Deze niet-technische samenvatting heeft als doel op een vrij toegankelijke en heldere wijze inzicht te geven in de belangrijkste conclusies van het milieueffectenonderzoek.

4.5 Stapsgewijze aanpak van het milieueffectenonderzoek

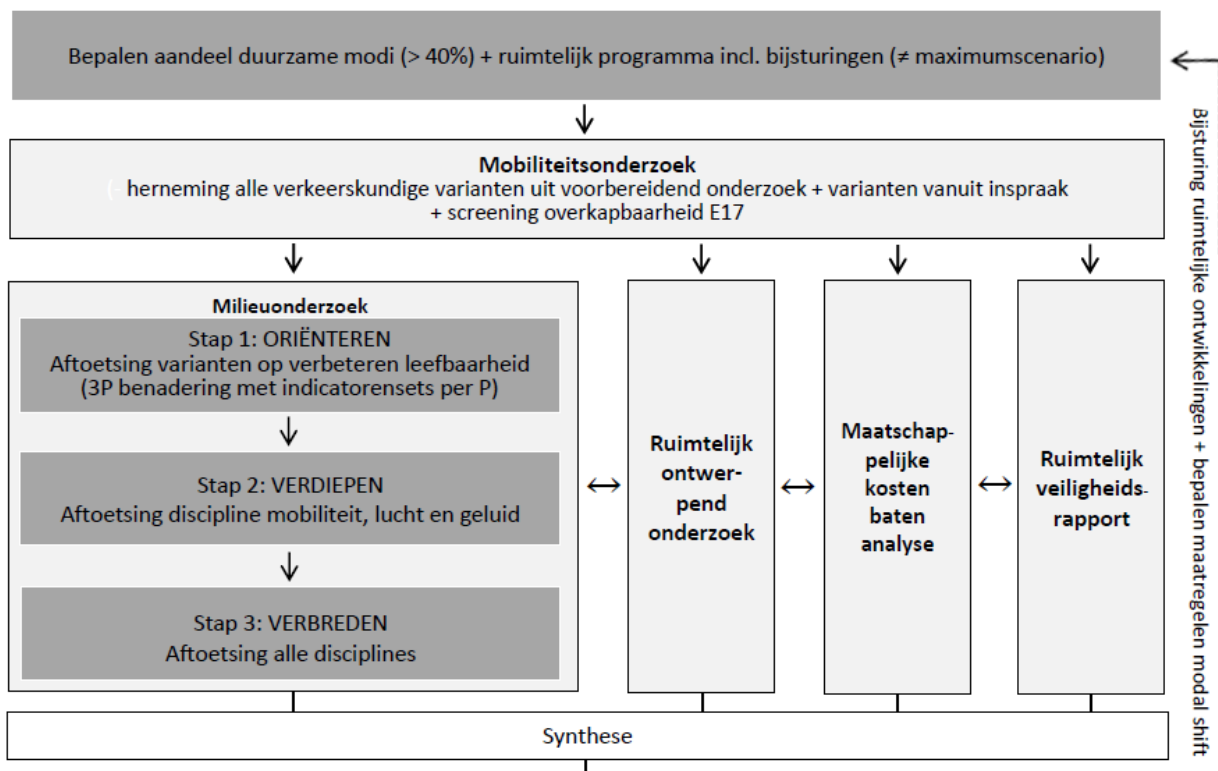
Hoger vermelde ingreep-effectentabel (zie tabel 4-1) dekt een breed scala aan mogelijke effecten af. Het onderzoek van de milieueffecten maakt echter mee deel uit van een iteratief planproces met meerdere onderzoeks rondes (zie procesnota, 2.2.1).

³³ Om de grensoverschrijdende effecten na te gaan zal bekeken worden hoeveel verkeersreductie of -toename er is op de E17, E403 en N50 ter hoogte van de randen van het Stadsmodel, en of dit aanleiding geeft tot afname of toename van het geluidsniveau en de luchtkwaliteit.

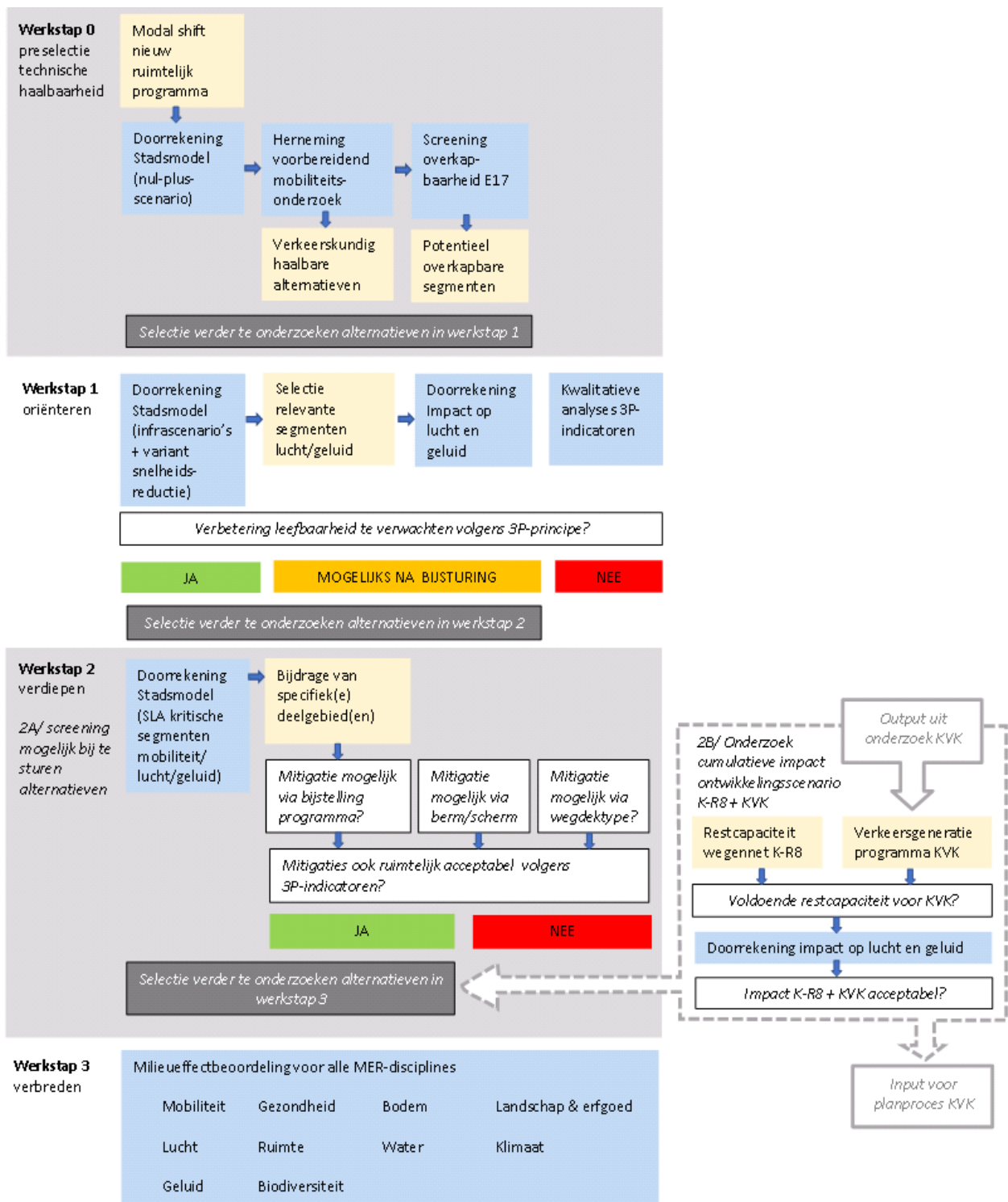
Opzet is om de evaluatie van de alternatieven en varianten te starten vanuit een eerder strategisch niveau om dan, na een tussentijdse evaluatie, de weerhouden alternatieven en varianten stelselmatig verder te operationaliseren en meer in detail te gaan onderzoeken.

Onderstaande figuren geven weer hoe die stapsgewijze aanpak van het milieueffectenonderzoek zal verlopen. Samengevat kan je het onderzoek opdelen in volgende werkstappen:

- Stap 1: een oriënterend onderzoek van de alternatieven en varianten zoals weerhouden in hoofdstuk 2.4 waarbij de potentie voor het halen van de doelstelling “verbeteren van de leefbaarheid van de omgeving Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost” wordt nagegaan en dit d.m.v. een milieutoets op hoofdlijnen.
- Stap 2: een diepgaander onderzoek waarin (a) wordt gezocht naar mogelijke bijsturing van varianten waar na stap 1 nog twijfels over blijven en (b) gekeken wordt welke (al dan niet bijgestuurde) varianten voldoende draagkracht hebben om de cumulatieve impact te kunnen dragen van de verschillende zoeklocaties voor KVK (= ontwikkelingsscenario).
- Stap 3: volledig milieueffectenonderzoek voor alle disciplines van de weerhouden ‘redelijke’ alternatieven na stap 2.



Figuur 4-6: Plan-MER in relatie tot de andere deelonderzoeken en het iteratief proces



Figuur 4-7: Stappen 1, 2 en 3 in het milieueffectenonderzoek van het GRUP K-R8

Starten op een meer strategisch niveau in stap 1 betekent niet dat het onderzoek niet grondig gebeurt. Het betekent wél dat in de eerste fase(n) van het onderzoek nog niet meteen alles in detail bestudeerd wordt.

De klemtoon ligt primair op (grote) onderscheidende indicatoren die mee kunnen spelen in de besluitvorming over de verder mee te nemen (geoptimaliseerde) alternatieven en varianten naar een volgende fase. In tweede orde wordt gefocust op indicatoren die de weerhouden varianten verder

kunnen verfijnen. In laatste orde worden de resterende indicatoren besproken die nodig zijn voor de volledigheid van het onderzoek.

Ter illustratie:

Inzake toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van bijvoorbeeld de Kop van Evolis of Kapel ter Bede is het in een eerste fase van de milieubeoordeling vooral relevant om te weten wat de fysieke impact op de ontwikkelbare ruimte is t.g.v. de herinrichting van complex Kortrijk-Oost, plus welke beperkingen er gelden op de toelaatbare verkeersgeneratie ten aanzien van de draagkracht van de omgeving. Pas in een tweede fase wordt het relevant om te gaan kijken welk type invulling compatibel is met die eventuele beperkingen, om dan pas te gaan kijken naar de impact van de ruimtelijke ontwikkeling zelf.

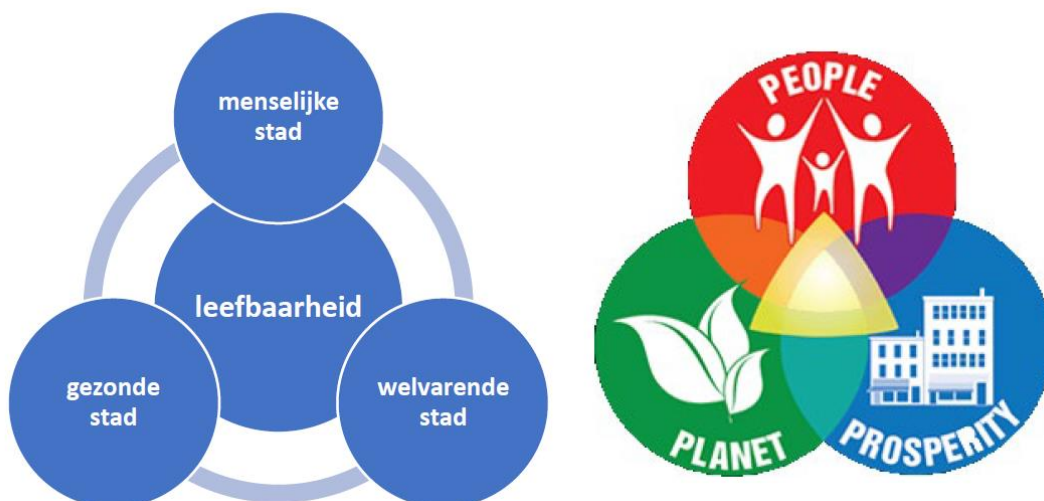
4.5.1 Stap 1 - Toetsing aan de centrale plandoelstelling tot verbeteren van de leefbaarheid

De eerste stap in het milieueffectenonderzoek wordt aangevat na de herneming van het mobiliteitsonderzoek op basis van de gewijzigde uitgangspunten (bijsturing ruimtelijke ontwikkelingen en inzet op modal shift) (zie figuur 4-7: werkstap 0). Uit dit mobiliteitsonderzoek zullen op basis van de gewijzigde uitgangspunten (nieuwe) verkeerskundig haalbare en technisch uitvoerbare varianten komen, welke verder bekeken zullen worden in stap 1 van het milieueffectenonderzoek.

In de eerste stap zal vooral gefocust worden op het beantwoorden aan de centrale plandoelstelling, zijnde het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.

“Leefbaarheid” is een breed begrip dat door iedereen anders geïnterpreteerd wordt (zie 2.1). Om de definitie in functie van het milieueffectenonderzoek meer concreet te maken, vertrekken we vanuit een geïntegreerde benadering volgens het **3P-principe**, waarbij elke “P” respectievelijk staat voor een:

- menselijke stad (People)
- gezonde stad (Planet)
- welvarende stad (Prosperity)



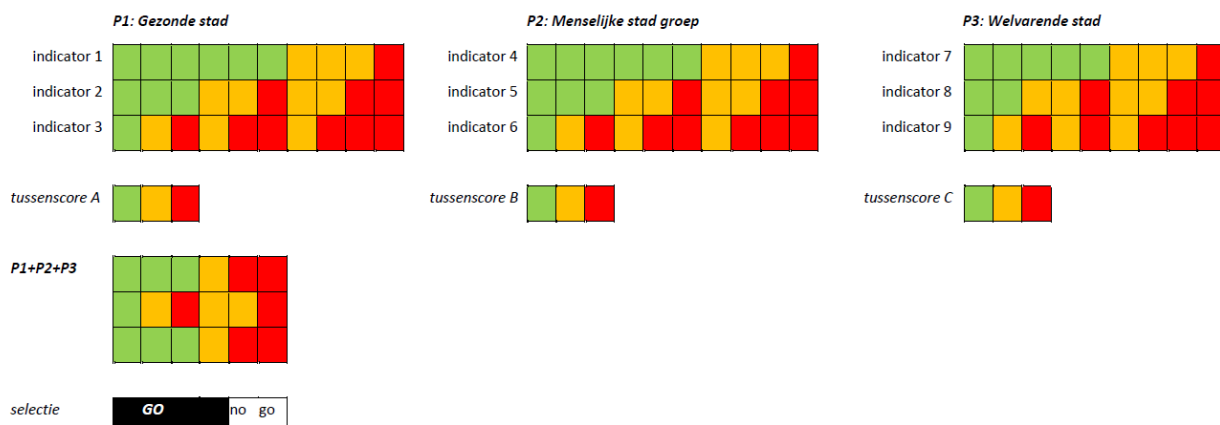
Figuur 4-8: 3P-principe

Vanuit de centrale plandoelstelling om de leefbaarheid te verbeteren, wordt vervolgens voor elke “P” een aantal **(sub)doelstellingen** bepaald die op hun beurt mee de basis vormen voor de evaluatie van de mogelijke milieueffecten.

Tabel 4-2: Subdoelstellingen voor beoordeling milieueffecten volgens 3P-benadering

ASPECT	DEELASPECT	DOELSTELLING/RANDVOORWAARDE
menselijke stad (people)	ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving	behoud van voldoende kwaliteitsvolle levensruimte
		fysieke barrières tegengaan/wegwerken
		visuele barrières tegengaan/wegwerken
	verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid van de publieke ruimte	voldoende verblijfsruimte vrijwaren/creëren voor bewoners, voetgangers en fietsers
		het risico op verkeersongevallen verkleinen
		daling van het aantal (vracht)wagens op het onderliggende wegennet
gezonde stad (planet)	hinder en gezondheid	verbetering van de luchtkwaliteit
		daling van het geluidsniveau
		daling van het aantal gehinderden / blootgestelden
	ecologische en landschappelijke structuur	bijdragen aan de ecologische ontsnippering
		ruimte vrijwaren/creëren voor groen en water i.f.v. infiltratie, verkoeling, ...
		vrijwaren van (waardevol) landschappelijk en bouwkundig erfgoed
welvarende stad (prosperity)	multimodale bereikbaarheid	de doorstroming verbeteren voor doorgaand (auto)verkeer op het hogere wegennet
		vlotte autobereikbaarheid tot aan de rand van de stad
		binnen de stad prioriteit geven aan OV en actieve modi (fiets, te voet, step, ...)
	kansen voor stedelijke ontwikkeling	voldoende fysieke ruimte voor ruimtelijke ontwikkeling behouden
		voldoende restcapaciteit laten voor extra verkeer t.g.v. bijkomende ontwikkelingen

Voor elke subdoelstelling uit bovenstaande tabel worden **indicatorensets** bepaald op basis waarvan de evaluatie zal gebeuren. Daarbij wordt gekozen om vooraf geen expliciete uitsluitingscriteria te definiëren. Elke realiseerbare variant zal aan elke subdoelstelling getoetst worden; eerst binnen eenzelfde effectgroep, waarna een kwalitatieve selectie van de kansrijke alternatieven gemaakt wordt door de combinatie te maken van de verschillende effectgroepen onderling.



Figuur 4-9: Beoordelingsprincipe alternatievenonderzoek

De evaluatie in deze fase van het onderzoek gebeurt grotendeels kwalitatief, ondersteund door kwantitatieve elementen, waarbij volgende beoordelingsschaal wordt gehanteerd:

voldoet aan de doelstelling	
voldoet mogelijks aan de doelstelling (verder te onderzoeken)	
voldoet niet aan de doelstelling	

Onderstaande tabellen geven de indicatorensets per “P” weer die gebruikt zullen worden om te evalueren welke alternatieven/varianten redelijk zijn en welke niet.

Merk op: de plandoelstelling is het verbeteren van de leefbaarheid in “de omgeving van” Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost. De beoordeling zal dus ook vooral vanuit dat perspectief gebeuren. De focus ligt op het globale effect van een alternatief ten aanzien van de leefbaarheid binnen het studiegebied en niet noodzakelijk op een verbetering van de leefbaarheid voor elke individuele straat of woning.

Voor extra duiding van deze indicatoren en van de aanvullende indicatoren die in de vervolgfase gebruikt zullen worden, wordt verwezen naar de aanpak per discipline in de volgende hoofdstukken.

Tabel 4-3: Indicatoren “menselijke stad” (people) - ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
behoud van voldoende kwaliteitsvolle levensruimte	maximaal behoud van bestaande bebouwing (woningen, voorzieningen, ...)	aantal te onteigenen woningen, voorzieningen, ... nodig voor de infrastructuurwerken + aantal dat best mee onteigend wordt om geen ruimtelijk geïsoleerde elementen te doen ontstaan
	met voldoende private buitenruimte	<i>resterende (achter)tuinen van woningen moeten voldoende diep zijn; anders worden zij meegerekend als te onteigenen (indicatief minimum 10m = minimale bouwvrije strook bij snelwegen)</i>

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
	behoud/creatie van voldoende collectieve (groene) buitenruimte	wijziging oppervlakte "gebruiksgroen" <i>(niet-bebouwde ruimte, die permanent publiek toegankelijk en maximaal aaneengesloten is, in functie van een recreatief gebruik)</i>
fysieke barrières tegengaan/wegwerken	geen toename van ruimtelijk isolement	mate waarin woonwijken/stadsdelen ingesloten blijven/worden door grote verkeersinfrastructuren (voor autoverkeer) ³⁴ <i>mate waarin woonwijken/stadsdelen bereikbaar blijven/worden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, lokaal autoverkeer</i>
	geen doorsnijding van bestaande lokale verbindingen zonder volwaardig alternatief	de maaswijdte van de lokale verbindingen moet ook na een 'knip' beperkt blijven <i>(indicatief 250m ontwerpwijzer fietsverkeer - woonbuurten)</i>
visuele barrières tegengaan/wegwerken	geen bestaande (sociale) zichtrelaties verbreken door harde infrastructuur (gesloten wanden)	mate waarin nieuwe infrastructuur visueel integreerbaar is in de omgeving, dan wel als hinderlijk wordt ervaren <i>(mogelijke indicatieve richtwaarde: 45°-regel t.o.v. hoogste punt van gesloten wand)</i>
	<i>(belevingswaarde van de verkeersdrukte verkleinen)</i>	<i>(min. 8m afstand tussen gevel en verkeer nodig om drukte als acceptabel te vinden => zit indirect in 10m-buffer bij "behoud kwaliteitsvolle levensruimte")</i>

Tabel 4-4: Indicatoren "menselijke stad" (people) - verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
Voldoende verblijfsruimte vrijwaren/creëren voor bewoners, voetgangers en fietsers		mate waarin wijziging van verkeersstromen (cf. stadsmodel) leidt tot <ul style="list-style-type: none"> nood aan scheiden versus mogelijkheid tot mengen van fietsers <i>(cf. keuzegrafiek Vademecum Fietsvoorzieningen)</i> en/of mogelijkheid tot verbetering van het comfort van fietsers en voetgangers <i>(cf. ontwerprichtlijnen Fietsberaad en Vademecum Voetgangersvoorzieningen)</i>
risico op ongevallen verkleinen	<i>aantal conflict(punt)en op uitwisselpunten hoger net - onderliggend net verminderen</i>	<i>kwalitatief; mogelijks eerder detailniveau verder want vraagt vermoedelijk meer genuanceerde benadering (voor alle modi samen)</i>

³⁴ Het alternatievenonderzoek waarvoor de indicatorenset is opgemaakt, gaat in hoofdzaak over de verkeerskundige varianten. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek zal zich bv. ook buigen over het ingesloten worden van woonstraten of stadsdelen door grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen van bepaalde functies.

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
	oversteekbaarheid onderliggende net verbeteren	gemiddelde wachttijd; enkel onderscheidend indien rerouting cf. stadsmodel
daling van aantal (vracht)wagens op onderliggende net		wijziging voertuigkilometers (vracht)verkeer cf. stadsmodel

Tabel 4-5: Indicatoren "gezonde stad" (planet) - hinder en gezondheid

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
verbetering van de luchtkwaliteit	daling jaargemiddelde bijdrage NO ₂ , PM ₁₀ , ...	Toetsing aan VLAREM-norm conform standaard MER-methode. Immissie moet minimum 1% dalen t.o.v. de milieukwaliteitsnorm om significant te zijn. <i>1^e indicatieve schatting mogelijk via verschil in voertuigen (onderscheid licht en zwaar verkeer)/etmaal en doorrekening van maatgevende referentiescenario's met IMPACT (gebiedsdekkend) met focus op NO₂ als voornaamste indicatorwaarde</i>
	<i>geen nieuwe straat canyons creëren (tenzij er geen gemotoriseerd verkeer door deze straten rijdt)</i>	<i>In straat canyons is de verhouding van de afstand tussen gevels en nokhoogte <3. "Geen straat canyons" betekent dat de straatbreedte minstens 3x de nokhoogte moet bedragen.</i>
daling geluidsniveau		Toetsing verschil in geluidsniveau conform standaard MER-methode. Minimum 1dB(A) reductie nodig om significant te zijn. <i>Indicatieve inschatting toe- of afname mogelijk via verschil in verkeersintensiteit -1dB(A) t.o.v. bestaande toestand = 20% reductie verkeersintensiteit ten opzichte van bestaande toestand Als in de toekomstige referentietoestand meer verkeer rijdt dan in de bestaande toestand, moet ook dit bijkomende verkeer mee gereduceerd worden om tot 1dB(A) reductie te komen t.o.v. de bestaande toestand.</i>
daling van het aantal gehinderden/blootgestelden		Toe- of afname % inwoners boven de GAW-waarden Toe- of afname % gehinderden (bepaald o.b.v. dosis-respons-formule gekoppeld aan Lden)

Tabel 4-6: Indicatoren “gezonde stad” (planet) - ecologische en landschappelijke structuur

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
bijdragen aan ecologische ontsnippering	bestaande groengebieden maximaal handhaven	wijziging oppervlakte biologisch waardevol gebied
	Mogelijkheden voor continue groenverbindingen creëren	Mate waarin barrières versterken/ontstaan, dan wel potenties gecreëerd worden om aangesloten ecologische structuren/stapstenen te creëren
ruimte vrijwaren/creëren voor groen en water in de stad		wijziging verhouding oppervlakte onverharde versus verharde ruimte
vrijwaren van (waardevol) landschappelijk en bouwkundig erfgoed		Mate waarin waardevol erfgoed direct en indirect (context) beïnvloed wordt

Tabel 4-7: Indicatoren “welvarende stad” (prosperity) - multimodale bereikbaarheid

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
betere doorstroming voor doorgaand (auto)verkeer op hoger net	significante daling trajecttijden hoger wegennet	trajecttijden stadsmodel rapportage microsimulatie verkeerskundig haalbare varianten (cf. voorbereidend mobiliteitsonderzoek)
vlotte autobereikbaarheid tot aan de rand van de stad		
binnen de stad prioriteit geven aan OV en fietsers	geen afname van bestaande faciliteiten voor fiets of OV zonder acceptabel alternatief	acceptabel alternatief fiets = geen tijdverlies, omwegfactor max. 1,3 (t.o.v. afstand in vogelvlucht) <i>acceptabel alternatief OV = geen tijdverlies, geen verlies aan gebruikerspotentieel (functies in straal 250m = Mobiscore ‘goed’)</i>
	geen hypotheek leggen op (lopende) plannen die gebruik/doorstroming voor OV of fiets kunnen verbeteren	mate waarin aanleg van mobipunten, fietspaden of tram/busbaan fysiek (on)mogelijk wordt

Tabel 4-8: Indicatoren “welvarende stad” (prosperity) - kansen voor ontwikkeling

DOELSTELLING/ RANDVOORWAARDE	SUBDOEL	CRITERIUM/INDICATOR
voldoende fysieke ruimte voor ontwikkeling	fysiek ruimtebeslag mag geen geplande ontwikkelingen hypothekeken waarvoor geen locatiealternatief is	fysieke impact op te ontwikkelen deelgebied maakt ontwikkeling op die plek onmogelijk? is er onderbouwde behoefte/nood aan de functie? is ontwikkeling mogelijk (via verdichting) elders in het stedelijk gebied?
voldoende restcapaciteit laten voor extra verkeer t.g.v. ontwikkeling		verliestijden op kruispunten (filetolerantie); I/C-verhouding op hoger wegennet; <i>maximale verkeersbijdrage van respectievelijke deelgebieden (selected linkanalyse)</i>

4.5.2 Stap 2- Diepgaander milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 1

Vooraleer over te gaan naar een volledige beschrijving van alle mogelijke milieueffecten van de weerhouden alternatieven en varianten na stap 1, moet er eerst klaarheid geschept worden over een aantal resterende onduidelijkheden na stap 1.

Dit geldt in het bijzonder voor deelzones waarin ruimtelijke ontwikkelingen voorzien zijn (zoals bv. Kapel ter Bede of de kop van Evolis). Als uit de eerste draagkrachttoetsen vanuit de disciplines mobiliteit, lucht of geluid blijkt dat bepaalde varianten of ruimtelijke programma's een heroriëntatie moeten krijgen, heeft het bv. geen enkele zin om die initiële programma's toch al meteen in detail te gaan beoordelen op hun lokale impact op vlak van ruimte, bodem, water, enz.

Daarom wordt in deze tweede stap onderzocht welke bijstellingen mogelijk zijn om dan die bijgestelde "geoptimaliseerde" alternatieven en varianten mee te kunnen nemen naar de volgende stap in het milieueffectenonderzoek.

Stap 2A: Screening mogelijke bijstellingen

Na stap 1 vallen enkel die alternatieven en varianten af waarvan met zekerheid kan gesteld worden dat zij niet kunnen voldoen aan de plandoelstellingen. Alternatieven die in eerste orde niet geheel voldoen aan de plandoelstellingen, maar mogelijks wel onder een bijgestelde vorm, worden daarom onderworpen aan een extra onderzoeksfase. Daarbij wordt vooral gefocust op alternatieven die ruimtelijk wel goed scoren, maar op een aantal kritische wegsegmenten minder goed scoren op vlak van luchtkwaliteit of geluidsimpact.

Mogelijke bijstellingen op vlak van lucht en geluid hebben vooral betrekking op:

- Reductie van de hoeveelheid verkeer, in het bijzonder door bijstellingen te doen aan de ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de uitgangspunten van K-R8 zijn opgenomen (= bronmaatregel).

Met behulp van "selected linkanalyses" in het Stadsmodel kan achterhaald worden in welke mate overschrijdingen van de gehanteerde richt- en drempelwaarden toe te schrijven zijn aan de verkeersgeneratie van specifieke ruimtelijke ontwikkelingen. Is dat het geval, zal worden nagegaan hoever zou moeten bijgesteld worden om wél te kunnen voldoen aan de plandoelstellingen.

- Afscherming van de nabije woningen of andere (kwetsbare) functies door middel van bermen, schermen of bijsturing van de overkappingsvarianten; al dan niet in combinatie met een bijsturing van het programma.

Op basis van de resultaten uit stap 1 kan een eerste inschatting gemaakt worden in hoeverre geluidsschermen (of bermen) zinvol zouden zijn en ook hoe hoog die dan zouden moeten zijn om te kunnen voldoen aan de plandoelstellingen. Voor de overkappingsvarianten kan ingeschat worden of een bijstelling van de overkappingslengte wenselijk is.

Daarbij is het ook van belang om, conform het gehanteerde 3P-principe uit stap 1, na te gaan of dergelijke milderende maatregelen ruimtelijk nog aanvaardbaar zijn. Als men bijvoorbeeld een hoge geluidsmuur opricht naast woningen om de geluidsimpact te beperken, dan mag deze muur op zijn beurt niet zorgen voor een significante verslechtering van de leefbaarheid op vlak van bv. visuele barrièrewerking of ruimtelijk isolement.

Mee vanuit dit oogpunt (maar ook in functie van de beoogde versterking van de groenstructuur) kunnen ook groenbuffers mee onderzocht worden als mogelijke maatregel; met de nodige inachtneming van een aantal aandachtspunten zoals het benodigde volume en dichtheid van het groen om een positief effect te hebben op lucht of geluid, alsook het feit dat bomen die boven een geluidsscherm uitsteken, de goede werking van zo'n scherm negatief kunnen beïnvloeden

- Inzake geluidshinder speelt ook rolgeluid mee en kan mogelijk ook de keuze van het wegdektype (geluidsarm asfalt, ...) een positieve bijdrage leveren.
- Mogelijke bijsturing van het snelheidsregime. De doorgerekende snelheidsvariant in stap 1 zal hiertoe een belangrijke indicatie geven. Desgevallend worden bijkomende snelheidsvarianten doorgerekend met het Stadsmodel en vervolgens getoetst op hun impact inzake geluid en luchtkwaliteit.

Bijstellingen van het ruimtelijk programma en ook bermen en schermen mogen echter nooit leiden tot een negatieve impact op de overige 3P-indicatoren die in stap 1 getoetst zijn. Alternatieven en varianten die hier zelfs na bijstelling nog niet aan kunnen voldoen, vallen af voor verder onderzoek.

Stap 2B: Onderzoek draagkracht voor cumulatieve impact KVK (= ontwikkelingsscenario)

Van de alternatieven die (al dan niet in bijgestelde vorm) wél aan de 3P-indicatoren voldoen, wordt vervolgens nagegaan wat de resterende draagkracht is op vlak van mobiliteit, lucht en geluid om ook nog de extra verkeersgeneratie (en impact daarvan op mobiliteit, lucht en geluid) vanwege het ruimtelijk programma voor het nieuwe voetbalstadion van KV Kortrijk te kunnen dragen. Dit wordt gescreend voor elk van de weerhouden zoekzones uit het locatieonderzoek voor KVK. De daartoe gebruikte indicatoren zijn dezelfde als in stappen 1 en 2a. De resultaten van deze draagkrachtoets worden meegenomen in de besluitvorming over de verder te onderzoeken alternatieven en varianten in stap 3 van het milieueffectenonderzoek binnen K-R8; al dan niet na in bijgestelde vorm.

De resultaten worden ook gedeeld met de stad Kortrijk om zo bij te dragen aan het verdere onderzoek en besluitvorming binnen het planproces voor KVK, doch dit valt buiten de scope van K-R8.

4.5.3 Stap 3 - Uitgebreid milieueffectenonderzoek van de weerhouden alternatieven uit stap 2 (werkwijze per discipline)

In de twee voorgaande werkstappen werd de focus gelegd op een eerder beperkte set van indicatoren die relevant zijn om een relatief snelle doch gemotiveerde selectie te kunnen maken welke alternatieven en varianten als 'redelijk' kunnen beschouwd worden (al dan niet na optimalisatie) en welke niet.

In deze derde stap wordt vooral ingezet op volledigheid van het onderzoek. Hiertoe wordt het onderzoek uitgebreid/verbreed met de milieueffectbespreking van aspecten en disciplines die in functie van de keuzes in stap 1 en 2 minder of zelfs niet relevant waren.

In deze derde stap worden ook pas de uiteindelijke effectscores toebedeeld (gaande van -3 tot +3).

In de volgende paragrafen wordt per discipline meer uitleg gegeven over de voorgestelde werkwijze om zowel de referentiesituatie als de toekomstige situatie(s) te bespreken en beoordelen.

De volgorde van de disciplines is op zich niet bepalend voor het belang van een discipline, maar eerder opgebouwd vanuit de mate waarin disciplines afhankelijk zijn van elkaars output.

We onderscheiden daarbij twee grote groepen:

1. disciplines die mobiliteitsgegevens gebruiken (mobiliteitsgerelateerde disciplines), waaronder:
 - de discipline mobiliteit zelf
 - alsook de disciplines die afhankelijk zijn van mobiliteitsgegevens (geluid, lucht, gezondheid); ook wel “leefbaarheidsdisciplines” genoemd
2. de “ruimtelijke disciplines” (mens-ruimte, bodem, water, biodiversiteit, landschap, archeologie en onroerend erfgoed);
 - met de discipline klimaat als koepeldiscipline die informatie gebruikt uit zowel mobiliteitsgerelateerde disciplines, als ruimtelijke disciplines.

Om de relatie te maken met de indicatorensets die gehanteerd worden in stap 1 (zie 4.5.1) en stap 2 (zie 4.5.2) wordt binnen elke discipline wel aangegeven welke onderzoeksaspecten ook reeds aan bod kwamen in deze stappen en welke niet.

Dit speelt vooral mee voor de groep ruimtelijke disciplines. Bijna alle aspecten die hierna toegelicht worden binnen de mobiliteitsgerelateerde disciplines staan immers ook al vermeld in de indicatorensets bij stap 1 en 2 (zie 4.5.1 en 4.5.2).

4.5.3.1 Discipline mobiliteit

Beschrijving referentiesituatie

De huidige verkeersproblematiek en de positionering van het plangebied binnen de verschillende netwerken staat respectievelijk beschreven onder punt 1.1 en 3.4.

Aanvullend zal gebruik gemaakt worden van de beschikbare informatie uit het Stadsmodel en uit het gevoerde vooronderzoek, in het bijzonder de resultaten van het “Mobiliteitsonderzoek R8 Kortrijk” (Witteveen&Bos + Transport & Mobility Leuven, 2019) en de geplande herneming van dit onderzoek in het licht van de bijgestelde plandoelstellingen zoals opgenomen in voorliggende verfijnde startnota.

Beschrijving toekomstige situatie

De beschrijving van de toekomstige situatie gebeurt voor elk van de te onderzoeken oplossingsvarianten eveneens op basis van informatie uit het Stadsmodel en aanvullende informatie uit het verkeerskundig vooronderzoek.

Bij aanvang van de analyse wordt een dubbelcheck gedaan of er van elke oplossingsvariant die voldoende onderscheidend is op schaalniveau van de respectievelijke verkeersmodellen, wel genoeg modelinformatie ter beschikking is. Desgevallend worden bijkomende doorrekeningen gevraagd aan de respectievelijke modelbeheerders.

Interactie met onderzoek naar mogelijkheden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkeling van multimodale knooppunten

Net als in stap 2 blijft ook in stap 3 één van de onderzoeksvragen de evaluatie en mogelijke bijsturing van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (nagaan of men bij het beoogde programma kan

blijven, dan wel een (gedeeltelijke) schrapping, heroriëntering, herschikking of herlocalisatie doorvoeren). Vanuit de discipline 'mobiliteit' is de voornaamste invalshoek hiervoor de beschikbare restcapaciteit en, in voorkomend geval, wat de noodzakelijke verkeersreductie is om nog toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen toe te laten.

Aan de hand van herkomst/bestemmingsgegevens en 'selected link analyses' uit het Stadsmodel wordt onderzocht welke ruimtelijke ontwikkelingspolen een significant aandeel hebben in de vastgestelde netwerkbelasting. Aansluitend wordt aan de hand van de achterliggende modeldata (ruimtelijk programma en modal split) en kencijfers uit de vakliteratuur (Richtlijnenboek MOBER, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CROW, ...) een inschatting gemaakt van de potentiële ontwikkelingsmarges.

Interactie met overige disciplines

'Mobiliteit' is niet de enige discipline die gebruik maakt van verkeersgegevens. Ook de disciplines geluid, lucht en (indirect) mens-gezondheid en klimaat doen dit. De noodzakelijke inputcijfers voor deze disciplines worden gegeven vanuit discipline mobiliteit (intensiteiten per etmaal/dagdeel, voertuigkilometers op jaarbasis, ...).

Omgekeerd kan ook vanuit de andere disciplines het signaal komen dat de toekomstig verwachte verkeerstoename te hoog of een ruimtelijk programma te omvangrijk is om nog acceptabel te zijn in functie van 'leefbaarheid', en kan dus ook vanuit die invalshoek berekend worden wat de benodigde verkeersreductie is. Die kan verschillend zijn van wat louter in functie van 'mobiliteit' nodig is.

Het spreekt voor zich dat bij het onderzoek naar de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gekeken wordt welke discipline maatgevend is, zodat de voorgestelde programmawijzigingen ineens genoeg reductie geven om voor alle disciplines dekkend te zijn.

Beoordelingskader

Voor de beoordeling van de mobiliteitseffecten wordt onderscheid gemaakt tussen effecten op macroniveau enerzijds, en effecten op microniveau anderzijds.

Op **macroniveau** (zie ook *studiegebied mens-gezondheid*) wordt vooral gekeken in hoever de aanpassingen aan beide complexen leiden tot de beoogde verschuivingen van verkeersstromen van het onderliggende net naar het hoger wegennet. Belangrijke indicatoren daarbij zijn:

- verschuivingen van intensiteiten en verzadigingsgraden (incl. restcapaciteit) op de voornaamste bovenlokale wegen;
- relatieve evolutie van de trajecttijden op een aantal doorgaande routes;
- relatieve evolutie van het aantal voertuigkilometers op niveau van de bebouwde deelgebieden.

Daarnaast wordt ook gekeken in hoever de voorgestelde oplossingsconcepten compatibel zijn met de geplande uitbouw van bovenlokale fiets- en OV-trajecten.

Op **mesoniveau** wordt gekeken naar de effecten in de directe omgeving van het plangebied, zijnde:

- doorstroming van fietsers, OV en autoverkeer op de trajecten die het plangebied doorkruisen;
- verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Onderstaande tabel geeft de indicatoren weer die zullen beschouwd worden in de effectbeoordeling voor mobiliteit:

Tabel 4-9: Indicatoren mobiliteit

Aspect	Indicator	Relevant vanaf stap
Functioneren van het verkeerssysteem – autoverkeer en vrachtverkeer		
Algemeen druktebeeld	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschuiving van verkeersstromen tussen onderliggend en hoger wegennet ▪ Voertuigkilometers deelgebieden ▪ aandeel vrachtverkeer ▪ Geïnduceerde vraag t.g.v. opwaardering complexen 	1
Functioneren hoger wegennet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intensiteiten en verzadigingsgraden hoger wegennet ▪ Routekeuze doorgaand (vracht)verkeer ▪ Trajecttijden doorgaand verkeer 	1
Functioneren onderliggend wegennet t.h.v. aansluitpunten complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid	<ul style="list-style-type: none"> ▪ evolutie verkeersstromen ▪ doorstroming op de knooppuntarmen 	1
Functioneren van het verkeerssysteem – andere modi en multimodaliteit		
Functioneren openbaar vervoernet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directe impact van het project op lijnvoering/routes ▪ Evolutie verkeersdruk op OV-routes 	1
Functioneren fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directe impact op het fietsroutenetwerk: wijziging routes, barrièrevorming, rijafstanden (omrijfactor) ▪ Druk op bestaand wegennet waar autoverkeer in direct conflict is met fiets 	1
Multimodaliteit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wijziging bereikbaarheid en capaciteit van bestaande overstappunten (P&R's) ▪ Potentie voor (modal shift bij) de ontwikkeling van nieuwe mobipunten 	1
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid		
Verkeersveiligheid op de aansluitingen van complexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid met het hoger wegennet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegkenmerken die het rijgedrag beïnvloeden: bochten, hellingen, weefzones ▪ Samenstelling verkeer 	3*
Verkeersveiligheid en –leefbaarheid op het onderliggend wegennet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Drukke op wegennet in de omliggende woonwijken ▪ Oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers (gemiddelde wachttijd) van de belangrijkste assen ▪ Mate van conflict tussen autoverkeer en zacht verkeer 	1

* “3” want niet-prioritair in stap 1 en 2 i.f.v. besluitvorming over “redelijkheid” van alternatieven omdat binnen het milieueffectenonderzoek enkel alternatieven onderzocht worden die voldoen aan de vigerende ontwerp- en veiligheidsrichtlijnen.

Merk op dat sommige aspecten, zoals “verkeersintensiteiten” op zich geen te beoordelen effectgroep zijn, maar uiteraard wel noodzakelijke basisinformatie vormt voor de beoordeling van andere effectgroepen (doorstroming, oversteekbaarheid,...).

Significantiekaders

Bij de effectbeoordeling wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van de algemene significantiekaders die opgenomen zijn in het MER-richtlijnenboek “Mens-mobiliteit”. Dit betreft o.m. de deelaspecten:

- doorstroming (op wegvakken van het hoger wegennet)
- impact op fietsroutes (omrijfactor)
- verkeersveiligheid (oversteekbaarheid/gemiddelde wachttijd) op het onderliggende net

Waar nodig (omdat de informatie ontbreekt of omdat het MER-richtlijnenboek “Mens-Mobiliteit” geen algemeen significantiekader aanreikt) wordt eveneens een gemotiveerde effectbeoordeling gegeven. Om die motivering te objectiveren, zullen bij de beoordeling specifieke significantiekaders op maat van het initiatief worden uitgewerkt. Afhankelijk van de beschikbare informatie kunnen dit zowel kwalitatieve als (semi)kwantitatieve kaders zijn.

Voor de doorstroming op niveau van de kruispunten bv. zal de beoordelingswijze overgenomen worden die gebruikt werd in het voorbereidend mobiliteitsonderzoek, zijnde de mate waarin wachtrijen nog binnen eenzelfde lichtencyclus verwerkt kunnen worden en in hoever de wachtrijen terugslageffecten genereren op de snelwegafritten en/of nabije kruispunten. Met het oog op de geambieerde modal shift wordt op het onderliggende wegennet een zekere mate van filevorming getolereerd (tijdens de spits wordt het acceptabel bevonden om pas tijdens de 2^e lichtencyclus mee door groen te geraken, indien dit niet leidt tot fileterugslag waardoor het eerstvolgende kruispunt geblokkeerd raakt). In de toekomstige situatie wordt op het hogere wegennet (E17, E403, R8) geen filevorming getolereerd.

4.5.3.2 Discipline geluid en trillingen

Trillingen

Trillingen zijn voornamelijk relevant in de aanlegfase en zullen tijdelijk van aard zijn. Er worden geen significante permanente effecten verwacht. Trillingen zullen niet verder onderzocht worden in het plan-MER.

Geluidsmetingen en -modellering

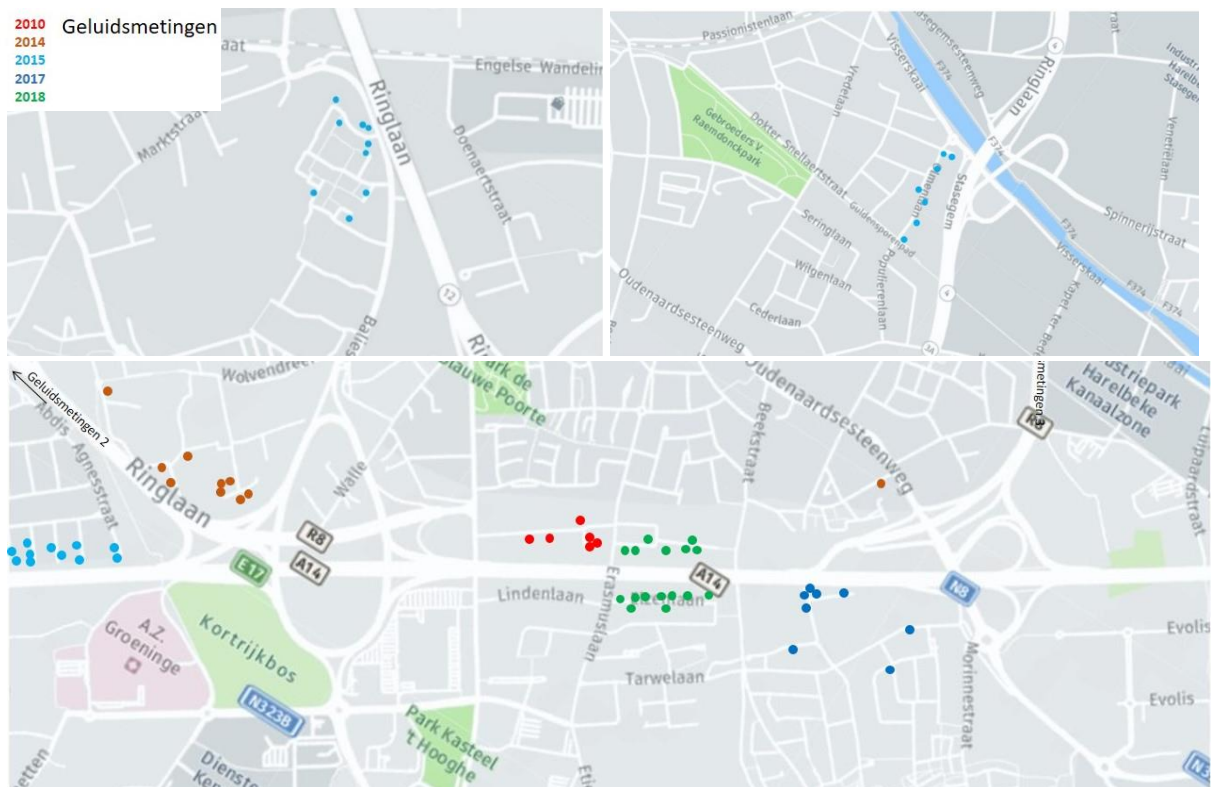
De bestaande situatie wordt doorgerekend met het geluidsmodel en gevalideerd op basis van de uitgevoerde metingen.

Voor het in beeld brengen van het actueel geluidsklimaat (huidige referentiesituatie) worden een 5-tal vaste meetpunten (met langere meettijd: doorgaans één week of langer omwille van weersomstandigheden, zowel dag/avond/nacht) voorzien ter hoogte van de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en het tracé van het ontbrekend deel van de R8 en een 20-tal ambulante meetpunten (met korte meettijd van ca. een kwartier) verspreid over het macrostudiegebied, telkens ter hoogte van bewoning.

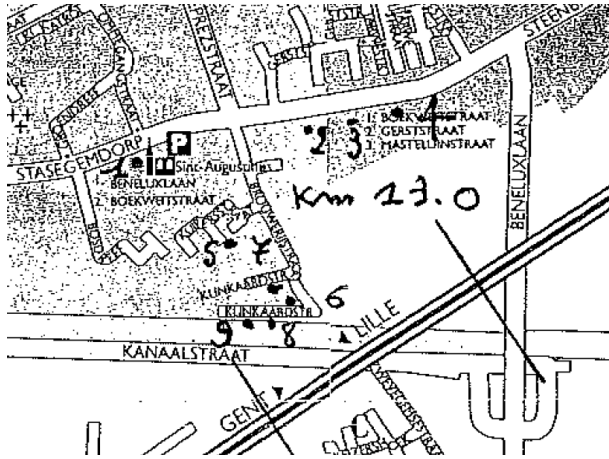
In overleg kunnen extra meetpunten worden voorzien in functie van behoefte en draagvlak. Zo zal er bijvoorbeeld minstens één bijkomend vast meetpunt voorzien worden ter hoogte van de druk bewoonde woonwijken ten noorden van de reservatiestrook (grondgebied Kortrijk), maar ook op grondgebied van de stad Harelbeke kan een bijkomend meetpunten of -punten worden voorzien (bv. ter hoogte van de Keizershoek of van Stasegem). Hierbij moet wel benadrukt worden dat meetpunten op grote(re) afstand onderhevig zijn aan verschillende parameters (bodem, reflecties, wegbedekking, wind (richting, snelheid, inversie,...)). De meetresultaten zullen een gemiddelde zijn op basis van de windrichtingen en er is ook rekening te houden met het geluid afkomstig van andere wegen. Bijkomende ambulante meetpunten worden desgevallend voorzien ter hoogte van bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij de selectie van de meetlocaties zal o.m. gekeken worden naar:

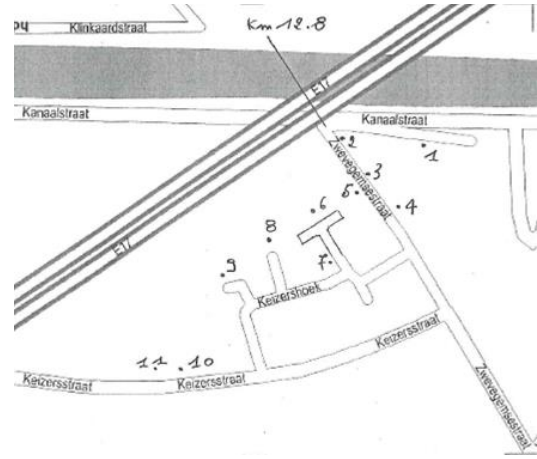
- de nabijheid van bebouwing bij wegvakken waar (op basis van de eerste verkeersmodelleringen) significante wijziging van het verkeer te verwachten valt;
- de locaties waar in het recente verleden ook al geluidsmetingen uitgevoerd werden door het Agentschap Wegen en Verkeer.



Figuur 4-10: Situering en jaartal ambulante metingen AWV, omgeving E17 en R8 (Kortrijk), 2010-2018



Figuur 4-11: Geluidsmetingen AWW, Stasegemdorp-
Steenbrugstraat-Kuiperstraat-Brouwerijstraat-
Klinkaardstraat, 2005



Figuur 4-12: Geluidsmetingen AWW,
Zwevegemstraat-Keizershoek-Keizersstraat,
2006



Figuur 4-13: Geluidsmetingen AWW, Luipaardstraat Zwevegem, 2016

Er wordt een geluidsmoedering uitgevoerd voor zowel de referentiesituatie als de onderscheidende scenario's van de geplande situatie voor die wegvakken waar een significante wijziging van het verkeer te verwachten valt en hun omgeving.

Ten aanzien van geluid is vooral het relatief verschil in verkeersintensiteit (uitgedrukt in pae³⁵) van belang. Er is een stijging met 25% of een daling met 20% nodig om een significant verschil van +/- 1 dB(A) te bekomen.

De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per dagdeel³⁶, toegelaten snelheid, wegdektype, hoogte weg) worden aangeleverd door de deskundige mens-mobiliteit en de wegbeheerder.

³⁵ Rekeneenheid die voertuigen omrekenet naar een equivalent aantal personenauto's (pae = personenauto-equivalent). Voorbeeld: in het Stadsmodel wordt 1 vrachtwagen geteld als 2 pae. T.a.v. geluid kan desgevallend een ander gewicht toegekend worden aan een vrachtwagen, maar de vuistregel +25%/-20% blijft van toepassing.

³⁶ De voertuigaantallen per dagdeel werden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag op het Vlaams wewegennet.

In het geluidsmodel wordt enkel rekening gehouden met wegverkeersgeluid. Andere geluidsbronnen (spoorverkeer, bedrijvigheid,...) worden op kwalitatieve wijze beschreven en beoordeeld.

Beoordelingskader

Aangezien wegverkeersgeluid op planniveau de meest relevante geluidsbron is, wordt getoetst aan de zgn. gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid:

Tabel 4-10: Gedifferentieerde referentiewaarden voor wegverkeersgeluid

Type weg	situatie	Lden dB(A)	Lnight dB(A)	Opmerkingen
hoofd- en primaire wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	-
	nieuwe wegen	60	50	-
	bestaande wegen	70	60	-
secundaire en lokale wegen	nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	voor de beoordeling van het geluidsniveau bij woningen die: ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde
	nieuwe wegen	55	45	
	bestaande wegen	>55	>45	ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden
		stand-still		
	65	55		

De berekende geluidsniveaus in de geplande toestand worden vergeleken met die in de referentietoestand, hetgeen leidt tot de zgn. tussenscore. Vervolgens wordt deze tussenscore al dan niet versoepeld resp. verstrengd op basis van het absoluut geluidsniveau:

- Negatieve tussenscores worden afgezwakt indien het geluidsniveau ter hoogte van de woningen na realisatie van het plan nog altijd onder de grenswaarde voor nieuwe primaire wegen ligt;
- Positieve tussenscores worden eveneens afgezwakt indien het niveau zowel voor als na planrealisatie boven de norm voor bestaande wegen ligt.

Op plaatsen waar een hoofdweg (E17, E403) of primaire weg (R8) de bepalende geluidsbron is, wordt getoetst aan de gedifferentieerde referentiewaarden voor hoofdwegen of primaire wegen, wat voor Lden volgend beoordelingskader oplevert (voor Lnight liggen de grenswaarden 10 dB(A) lager), waarbij ook is rekening gehouden met de centrale doelstelling van K-R8 tot het verbeteren van de leefbaarheid:

Tabel 4-11: Gedifferentieerde referentiewaarden geluid voor hoofdwegen of primaire wegen

Lden voor	Lden na	Effect (verschil Lden/Lnight na – Lden/Lnight voor)						
		< -6 dB(A)	-6 - -3 dB(A)	-3 - -1 dB(A)	-1 - +1 dB(A)	+1 - +3 dB(A)	+3 - +6 dB(A)	> +6 dB(A)
tussenscore		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
<= 60 dB(A)	<= 60 dB(A)	+3	+2	+1	0	-1	-1	-1
	> 60 dB(A)	nvt	nvt	nvt	0	-1	-2	-3
60 – 70 dB(A)		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
> 70 dB(A)	<= 70 dB(A)	+3	+2	+1	0	nvt	nvt	Nvt
	> 70 dB(A)	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3

Op plaatsen waar een secundaire weg (b.v. N43) of lokale weg de bepalende geluidsbron is, gelden de overeenkomstige gedifferentieerde referentiewaarden, die dus 5 dB(A) strenger zijn.

Plandoelstelling is een daling van het aantal gehinderden (zie ook Mens-Gezondheid). Om het aantal gehinderden zo accuraat mogelijk te kunnen bepalen, moet ook het geluidsmoedel voldoende detailinfo beschikken (idealiter tot op niveau van elke individuele woning). Die detailinfo is niet altijd beschikbaar en ook minder relevant op plaatsen waar geen wijzingen van het geluidsniveau te verwachten zijn. Gelet de omvang van het studiegebied wordt daarom eerst op een hoger schaalniveau gewerkt, waarna wordt ingezoomd op deelzones waar er wijziging of hinder is op vlak van geluid.

Indien de aldus bekomen eindscore verschilt voor Lden en Lnight, wordt de meest negatieve score gebruikt om de noodzaak aan milderende maatregelen weer te geven.

In interactie met de discipline mobiliteit wordt daarbij eerst gekeken naar de oorzaak van de geluidstoename: ligt die aan de verschuiving van bestaande verkeersstromen of aan de bijkomende verkeersgeneratie vanwege het ruimtelijk programma?

In het eerste geval worden milderende maatregelen voorgesteld volgens onderstaande volgorde:

1. Bronmaatregelen (vb. ander type wegdek, ...)
2. Overdrachtsmaatregelen (vb. geluidsschermen of -bermen, ...)
3. Maatregelen bij de ontvanger (vb. gevelisolatie, ...) volgens de bepalingen van norm NBN S 01-400-1 Akoestische criteria voor woongebouwen

Indien deze maatregelen niet mogelijk/realistisch zijn (bv. geluidsschermen langs een weg met bebouwing en erftoegangen) of onvoldoende milderend effect zouden hebben³⁷, wordt gekeken of een bijsturing van het ruimtelijk programma kan helpen om tot de gewenste daling van het geluidsniveau te komen.

De effectiviteit van voorgestelde milderende maatregelen zal, waar en voor zover mogelijk, via een nieuwe modeldoorrekening worden nagegaan.

³⁷ Zo dient men bv. bij het plaatsen van geluidsschermen op een talud met bomen (bij een weg in uitgraving) het volgende indachtig te zijn. Bij woonzones die zich op een talud begroeid met bomen bevinden, dienen indien gekozen wordt voor geluidsschermen op de kruin van de talud best alle bomen verwijderd te worden. Door de aanwezigheid van de bomen wordt het geluid immers verstrooid (diffuus geluid). Hierdoor kan het geluidsscherm niet goed werken en zal de geluidsreductie veel minder zijn dan berekend. Dit dient dan weer afgewogen te worden ten aanzien van de doelstelling tot realisatie van een verbindende groenstructuur met ook buffergroen.

4.5.3.3 Discipline lucht

Huidige luchtkwaliteit en luchtmodellering

De huidige luchtkwaliteit in het studiegebied wordt besproken op basis van de gegevens van de bestaande permanente luchtmeetnetten van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE (website VMM).

Daarnaast wordt een luchtmodellering (zie verder) uitgevoerd voor enerzijds de bestaande en toekomstige referentiesituatie en anderzijds voor de onderscheidende scenario's van de geplande situatie (zie ook punt 4.4.3.).

Het uitvoeren van een luchtmodellering is noodzakelijk, ook van de bestaande situatie. In de eerste plaats omdat we effectprognoses moeten maken voor nog uit te voeren toekomstplannen. Daarbij moet men ook rekening houden met de evoluties in tijd, waaronder de verkeersevolutie een belangrijke parameter is. Om de effecten van het plan t.o.v. die toekomstige referentiesituatie te beoordelen, zal bijgevolg altijd een modellering nodig zijn, vermits dit met metingen niet mogelijk is.

Daarnaast is het ook belangrijk dat de referentie waarmee je de modelresultaten vergelijkt, vertrekt vanuit dezelfde basisopbouw. Zoniet ben je appels met peren aan het vergelijken. Daarom is het noodzakelijk dat ook de bestaande toestand mee gemodelleerd wordt. De bestaande metingen en interpolatiekaarten van IRCEL/CELINE helpen daarbij om de modelresultaten beter te kunnen interpreteren.

Voor de effectbeoordeling zijn jaargemiddelde concentraties noodzakelijk. Modelresultaten valideren aan resultaten uit kortstondige lokale luchtmetingen is bijgevolg niet zinvol, wegens te korte meetperiode, te seizoens- en weersgebonden, plus ook de resultaten moeten dan nog vertaald (geëxtrapoleerd) kunnen worden naar een luchtconcentratie op plaatsen waar geen meting heeft plaatsgevonden.

Wel zullen vóór, tijdens en na de werken luchtkwaliteitsmetingen worden uitgevoerd in functie van monitoring op lange termijn. Betreffende de voormetingen is meer informatie opgenomen in de procesnota (zie 2.3.3): deze nieuwe lokale meetcampagne zal zeker ook nut hebben om lokale knelpunten te detecteren. Deze meetresultaten kunnen echter niet gebruikt worden als input voor het milieueffectenonderzoek van K-R8, omwille van de looptijd van de metingen en de lange naverwerking van de resultaten.

In principe is 2030 het referentiejaar voor de luchtmodellering, aangezien de verkeerscijfers uit het Stadsmodel ook op dit jaar betrekking hebben. De benodigde gegevens per wegvak (aantal personen- en vrachtwagens per etmaal³⁸, "free flow" snelheid, hoogte weg) worden aangeleverd door de wegbeheerder en de deskundige mens-mobiliteit.

Maar inzake achtergrondconcentraties en luchtmissies per voertuig per km wordt 2025 als referentiejaar genomen, omdat de achtergrondconcentraties voor 2030 die in het luchtmodel vervat zitten, mogelijks te positief zijn ingeschat. Door te werken met de verkeerscijfers van 2030 (hoger

³⁸ De voertuigaantallen per etmaal worden daarbij bekomen via extrapolatie van de ochtend- en avondspitscijfers uit het verkeersmodel op basis van de gemiddelde verdeling van het personen- en vrachtverkeer over de dag volgens recente beschikbare tellingen op het betrokken wegennet.

dan die van 2025) én de achtergrondconcentraties van 2025 (hoger dan die van 2030), wordt dus uitgegaan van een “worst case” situatie.

De luchtmodellen die ingezet zullen worden staan beschreven in punt 4.4.3. Deze modellen werden uitvoerig door VITO gekalibreerd en gevalideerd door de modelresultaten te vergelijken met veelvuldige meetresultaten. Basis van die meetresultaten is het netwerk van meetstations van de VMM die de luchtkwaliteit continu meten. Om deze informatie, die enkel op de positie van de meetstations beschikbaar is, te vertalen naar concentraties op elke plek in Vlaanderen worden interpolatiemodellen gebruikt die resulteren in interpolatiekaarten (<http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide>). De modellen krijgen ook regelmatig een update. In de meest recente modellen werd daarvoor ook gebruik gemaakt van de resultaten van het CurieuzeNeuzen-onderzoek van 2018. Gebruik maken van deze luchtmodellen is de meest betrouwbare, wetenschappelijk onderbouwde en representatieve werkwijze om de luchtkwaliteit en de verwachte effecten van een gewijzigde verkeerssituatie in beeld te brengen³⁹.

Beoordelingskader

De berekende immissiewaarden in de referentietoestand en de geplande toestand(en) worden getoetst aan:

- de milieukwaliteitsnormen volgens VLAREM
- de doelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan.

Tabel 4-12: Milieukwaliteitsnormen volgens VLAREM

Milieukwaliteitsnormen VLAREM			
Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde $\mu\text{g}/\text{m}^3$	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM _{2,5})	Kalenderjaar	20	-

De effectbeoordeling van het plan gebeurt op basis van de immissiebijdrage (verschil geplande - referentietoestand), uitgedrukt in % van de milieukwaliteitsnormen. Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het MER-richtlijnenboek lucht (2012), p. 96:

³⁹ De modellering geeft enkel inzicht op wijzigingen ten gevolge van verkeer, niet ten gevolge van andere emissiebronnen zoals industrie, huishoudelijke verwarming, landbouw, ...

Tabel 4-13: Immissiebijdrage t.o.v. de milieukwaliteitsnorm

Immissiebijdrage (= X) t.o.v. de milieukwaliteitsnorm van de pollutant of toegelaten aantal overschrijdingen	Beoordeling	Milderende maatregel
X ≤ +1%	Niet significante (0) of positieve bijdrage (+1 tot +3)	Geen milderende maatregel noodzakelijk
X > +1%	Beperkte bijdrage (-1)	Onderzoek naar milderende maatregelen is minder dwingend, tenzij de milieukwaliteitsnormen in de referentiesituatie reeds voor 80% ingenomen is (link met milieugebruiksruimte).
X > +3%	Belangrijke bijdrage (-2)	Milderende maatregelen moeten gezocht worden met zicht op implementatie op korte termijn.
X > +10%	Zeer belangrijke bijdrage (-3)	Milderende maatregelen zijn essentieel.

De significantiedrempels zijn dus 1%, 3% en 10% van de norm. Voor NO₂ en PM₁₀ levert dit als grenswaarden respectievelijk +/- 0,4, 1,2 en 4 µg/m³ op, voor PM_{2,5} zijn de grenswaarden respectievelijk +/- 0,2, 0,6 en 2 µg/m³.

Negatieve scores worden gekoppeld aan de wenselijkheid/noodzaak om milderende maatregelen te zoeken en toe te passen (zie tabel). Indien de milieugebruiksruimte in de referentiesituatie reeds voor meer dan 80% is ingenomen (voor NO₂ komt dit bijvoorbeeld overeen met 32 µg/m³), dan moet dus ook reeds bij een beperkte bijdrage (score -1) dwingend gezocht worden naar milderende maatregelen.

Naar analogie met geluid en mobiliteit zal daarbij onderzocht worden in hoever de oorzaak van de negatieve score toe te schrijven is aan bepaalde ruimtelijke ontwikkeling en of mildereren eventueel kan via een aangepast ruimtelijk programma, dan wel via andere maatregelen.

Qua 'andere' maatregelen wordt o.a. gekeken naar mogelijke baten via bronmaatregelen (o.a. aanpassingen van het snelheidsregime) en overdrachtsmaatregelen (o.a. geluidsschermen en -bermen). Daarbij zal ook rekening gehouden worden met bestaande kennis omtrent effecten van (openbaar) groen op de luchtkwaliteit⁴⁰. Het potentieel⁴¹ effect van schermen en bermen kan evenwel niet doorgerekend worden in IMPACT of CAR Vlaanderen. Indien relevant kan hiervoor wel beroep gedaan worden op Atmo-street.

4.5.3.4 Discipline mens - gezondheid

Methodiek beschrijving referentie- en geplande situatie(s)

Conform het MER-richtlijnenboek Mens - gezondheid (2016) omvat de evaluatie van de gezondheidseffecten van het plan voor de mens de volgende stappen:

- Stap 1 - Beschrijving van het ruimtegebruik en de betrokken populatie;
- Stap 2 - Identificatie van potentiële relevante milieustressoren;

⁴⁰ O.m. studie 'Schone lucht', groen en luchtkwaliteit in de stad' (<https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/eindrapportluchtgroen-20130809.pdf>)

⁴¹ Het milderend effect hiervan is niet eenduidig aangetoond in de literatuur.

- Stap 3 - Inventarisatie van stressoren blootstellingsdata; en
- Stap 4 - Beoordeling gezondheidsimpact.

De basiseenheid voor de opdeling van het macrogebied in functie van de analyse en effectbeoordeling zal in overleg met het Team Mer en andere relevante adviesinstanties bepaald worden, evenals de mogelijke aggregatie van gegevens in functie van de rapportage.

In **stap 1** wordt het ruimtegebruik en de populatie (meest recente bevolkingscijfers) in het studiegebied beschreven. Tevens worden de kwetsbare functies uit het studiegebied geïnventariseerd: scholen, kinderopvang, woonzorgcentra en ziekenhuizen, voor zover deze een relevant effect kunnen ondergaan van het plan.

In **stap 2** worden de potentiële relevante milieustressoren in beeld gebracht. Verkeer is t.a.v. het planvoornemen de enige relevante bron van milieustressoren, en derhalve beperken de relevante stressoren zich tot de lucht- en geluidsemissies: de pollutanten NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en EC voor lucht⁴² en de parameters Lden en Lnight voor geluid. Voor deze pollutanten/parameters zal getoetst worden aan de onderstaande gezondheidkundige advieswaarden:

- NO₂ jaargemiddelde: 20 µg/m³ (dubbel zo streng als VLAREM-norm; zie discipline lucht)⁴³;
- PM₁₀ jaargemiddelde: 20 µg/m³ (dubbel zo streng als VLAREM-norm)⁴⁴;
- PM_{2,5} jaargemiddelde: 10 µg/m³ (dubbel zo streng als VLAREM-norm);
- Lden: 53 dB(A)⁴⁵
- Lnight: 45 dB(A)

Ten aanzien van geluidshinder zal niet alleen getoetst worden aan gezondheidkundige advieswaarden, maar bestaan ook dosis-respons-formules tussen geluidsniveau (Lden of Lnight) en hinderbeleving en slaapverstoring, gebaseerd op uitgebreide enquêtes (bron: EEA Technical Report No 11/2010 "*Good practice guide on noise exposure and potential health effects*")⁴³. Voor wegverkeerslawaai zijn volgende dosis-respons-formules van toepassing:

- Hinder: %A = $1,795 * 10^{-4} (Lden - 37)^3 + 2,110 * 10^{-2} (Lden - 37)^2 + 0,5353 (Lden - 37)$;
- Ernstige hinder: %HA = $9,868 * 10^{-4} (Lden - 42)^3 - 1,436 * 10^{-2} (Lden - 42)^2 + 0,5118 (Lden - 42)$;
- Slaapstoring: %SD = $13,8 - 0,85 Lnight + 0,01670 Lnight^2$; en
- Ernstige slaapstoring: %HSD = $20,8 - 1,05 Lnight + 0,01486 Lnight^2$.

Voor lucht bestaan geen dosis-respons-formules die even algemeen aanvaard worden.

Lichthinder (in casu wegverlichting) kan in principe ook gezondheidseffecten genereren. Dit aspect wordt ook behandeld onder de discipline mens - ruimtelijke aspecten (effectgroep belevingswaarde).

Stap 3 betreft de inventarisatie van de blootstellingsdata. Dit gebeurt door de immissiekaarten voor lucht (IMPACT) en geluid per scenario, aangeleverd door de betreffende MER-deskundigen, GIS-matig te kruisen met de kaart van de nog nader te bepalen basiseenheden. Deze basiseenheden worden

⁴² Elementair koolstof (EC) is wellicht de meest bepalende pollutant voor de gezondheidseffecten van verkeer, maar op heden bestaan nog geen gezondheidkundige advieswaarden voor EC, waardoor toepassing van het significantiekader eigenlijk niet mogelijk is. EC wordt wel berekend in het luchtmodel IMPACT en zal getoetst worden aan de indicatieve grenswaarde van 1 µg/m³.

⁴³ ANSES (2013). Proposition de valeurs guides de qualité d'air intérieur.

⁴⁴ WHO (2005). Air Quality Guidelines for Particulate Matter, Ozone, Nitrogen, Dioxide and Sulphur dioxide (global update).

⁴⁵ Aanbeveling WHO 2018 (bron: "Environmental noise guidelines for the European Union").

ook gekruist met de kaart van de inwonersaantallen per statistische sector (het laagste schaalniveau waarop demografische gegevens standaard beschikbaar zijn) om het aantal inwoners per eenheid te bepalen. Per basiseenheid kunnen aldus volgende blootstellingsdata bekomen worden:

- Immissieniveau voor de luchtpolluenten NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} en EC (jaargemiddelde)
- % (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden

Voor de in fase 1 geïnventariseerde kwetsbare functies worden de lucht- en geluidsimmissiewaarden per individuele functie berekend (zijnde de waarde van de betreffende locatie op de lucht- en geluidskaarten).

Beoordelingskader

Op basis van de berekende verschillen in blootstelling tussen de geplande situatie(s) en de referentiesituatie wordt de **gezondheidsimpact** van het plan beoordeeld. Daarbij wordt rekening gehouden met zowel:

- De ernst van de wijziging (verschil in immissie/blootstellingsniveau t.o.v. referentie);
- De ernst van de blootstelling (absoluut immissie/blootstellingsniveau); en
- De omvang van de betrokken populatie.

Voor de chemische stressoren (in casu de jaargemiddelde NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} concentraties) bevat het richtlijnenboek mens - gezondheid een significantiekader dat enerzijds rekening houdt met de relatieve bijdrage van het plan (uitgedrukt in % van de GAW, met 1, 3 en 10% als klassegrenzen, zoals in het significantiekader voor lucht) en anderzijds met het absoluut immissieniveau:

Tabel 4-14:

Immissieniveau na	Effect (verschil immissie na – immissie voor) in % van GAW							
	> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	- 0-1%	- 1-3%	- 3-10%	< -10%
< 80% GAW	-2	-1	0	0	0	0	+1	+2
80 – 100% GAW	-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3
> 100% GAW	-3	-3	-2	-1	+1	+2	+3	+3

Het richtlijnenboek bevat geen significantiekader voor percentages blootgestelden, gehinderden of slaapverstoorden, maar we stellen voor om de “tussenscore” (-3 tot +3) toe te passen met dezelfde klassegrenzen, maar dan in % van de totale populatie:

Tabel 4-15:

Effect (verschil % populatie na – % populatie voor)							
> +10%	+ 3-10%	+ 1-3%	+ 0-1%	0-1%	- 1- -3%	- 3-10%	< -10%
-3	-2	-1	0	0	+1	+2	+3

Deze significantiekaders worden zowel toegepast op:

- de populatie (studiegebied/deelgebied/ statistische sector);
- als op de (geselecteerde) kwetsbare functies (beoordeling per individuele locatie).

Bij een negatieve beoordeling zal naar analogie met lucht, geluid en mobiliteit ook hier onderzocht worden in hoever de oorzaak van de negatieve score toe te schrijven is aan bepaalde ruimtelijke

ontwikkeling en of milderende maatregelen kan via een aangepast ruimtelijk programma, dan wel via andere maatregelen.

Merk op: de noodzaak aan milderende maatregelen hangt louter af van de effectscore (verschil ten opzichte van de referentiesituatie) en niet van het wel of niet behalen van de GAW.

Het (nog) niet halen van de GAW kan/zal echter wel een indicator zijn om na gaan of er bijkomende optimalisaties mogelijk zijn op planniveau (of flankerend).

4.5.3.5 Discipline mens – ruimtelijke aspecten

Conform het nieuwe richtlijnenboek Mens - ruimtelijke aspecten (februari 2018) omvat deze discipline drie effectgroepen:

- Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context;
- Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit; en
- Ruimtebeleving (visuele aspecten, licht, wind, schaduw en sociale beleving).

De **bestaande** ruimtelijke structuur, gebruiksfuncties en beleving van het studiegebied (zoals reeds opgenomen in punt 3.3) zal, indien nodig, aangevuld worden met eventuele waarnemingen op het terrein, topokaarten, Grootchalig Referentiebestand (GRB) en orthofoto's (feitelijke toestand) en de geldende bestemmingsplannen (planologische toestand).

T.a.v. de gebruiksfunctie "landbouw" zal aan het Departement Landbouw en Visserij een Landbouw-impactstudie (LIS) voor het plangebied opgevraagd worden. Voor de functie "bedrijvigheid" kan de gebruikspcelenkaart van de bedrijventerreinen van AGIV geraadpleegd worden. Voor de functies bewoning en (sociale) voorzieningen kunnen de nodige data aangeleverd worden vanuit de discipline mens - gezondheid.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-16: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline mens – ruimtelijke aspecten

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
Impact op de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context	Creatie/wegnemen van barrières of corridors Functionele inpassing in de omgeving Functionele meerwaarde voor de omgeving	Kwalitatieve beoordeling op basis van het weg-ontwerp en de kenmerken van de omgeving	Mate van impact op de ruimtelijke structuur Mate waarin barrières/corridors worden gecreëerd/weggenomen	1
Impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Kwantitatieve en kwalitatieve impact op gebruiksfuncties wonen, landbouw, bedrijvigheid, voorzieningen en kleinhandel, recreatie (zoals	Kwalitatieve beoordeling, deels op basis van kwantitatieve gegevens (ruimtebeslag, omvang onteigeningen,...),	Kwantiteit en kwaliteit van de wijzigingen per gebruiksfunctie	1

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
	bv. sportfaciliteiten), groen en (andere) infrastructuur	deels op basis van kwalitatieve criteria (woonkwaliteit, zuinig ruimtegebruik, ruimtelijke draagkracht		
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van het planvoornemen Impact wegverlichting, gebouwenverlichting en lichtemissie van verkeer Impact op sociale beleving (inkijk, veiligheidsgevoel,...)	Kwalitatieve beoordeling op basis van wegontwerp en het ruimtelijke programma	Mate waarin visuele, licht- en sociale impact van het planvoornemen op haar omgeving zal wijzigen	1

4.5.3.6 Discipline bodem

Met betrekking tot de discipline bodem worden volgende bronnen geraadpleegd om de referentiesituatie van het studiegebied te beschrijven:

- Bodemkaart;
- Geologische kaart;
- Virtuele boringen beschikbaar op Bodemverkenner (DOV)
- Erosiegevoeligheidskaart;
- Kaart (Geoloket van OVAM) met gekende bodemverontreinigingen (dossiers OVAM); en
- Databank met gekende boringen en sonderingen.

Eventuele accidentele **bodemverontreiniging** door het planvoornemen is niet uit te sluiten. Bovendien zijn reeds verschillende bodemonderzoeken gekend bij OVAM in de omgeving van de complexen. De geldende regelgeving (VLAREM, VLAREBO, VLAREMA) dient sowieso gevolgd te worden bij bouwwerkzaamheden en bij nieuwe inrichtingen. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/ VLAREBO/VLAREM/VLAREMA. Deze effectgroep wordt daarom niet verder meegenomen naar het MER.

Rekening houdend met het gegeven dat er in en nabij het plangebied nauwelijks gronden met gekarteerde grondverschuivingen of erosiegevoelige percelen voorkomen, kan er redelijkerwijze worden geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op **erosie** optreden. Deze effectgroep wordt eveneens niet verder opgenomen in het MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-17: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline bodem

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Basis beoordeling significantie	Relevant vanaf stap
Profielvernietiging	Afsluiten of afsnijden van diepere profielen	Op basis van de bodem- en geologische opbouw in het gebied wordt de kwetsbaarheid ingeschat	Significant wanneer veenbodems worden doorsneden of grondwaterstromen hinder kunnen ondervinden	3

4.5.3.7 Discipline water (grond-, oppervlakte- en afvalwater)

Met betrekking tot de discipline water worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied in beeld te brengen:

- Grondwaterkwetsbaarheidkaart;
- Infiltratiegevoeligheidskaart;
- Grondwaterstromingsgevoeligheidskaart;
- Kaart met grondwaterwinningen;
- Databank met gekende sonderingen.
- Hydrografische kaart (loop en categorisering van waterlopen, afbakening van hydrografische bekkens en deelbekkens);
- Overstromingsgevoeligheidskaart (Watertoetskaart);
- Databank m.b.t. fysico-chemische en biologische kwaliteit van de waterlopen (VMM);
- Databank m.b.t. structuurkwaliteit van de waterlopen;
- Locatie waterzuiveringsstations en afbakening zuiveringsgebieden;
- Zoneringsplan.

In zijn algemeenheid dienen nieuwe inrichtingen te voldoen aan de VLAREM- en VLAREBO-reglementering waar van toepassing. Een strikte opvolging van de regelgeving terzake maakt dat het risico op **verontreiniging van het grond- en oppervlaktewater** door het planvoornemen tot een minimum wordt herleid. Bovendien zijn op projectniveau voldoende technische maatregelen mogelijk teneinde geen aanzienlijke effecten te genereren.

Door het ruimtelijke programma zal er mogelijks bijkomend **afvalwater** geproduceerd worden. Dit is echter voornamelijk relevant op projectniveau en zal dus niet verder opgenomen worden binnen het MER.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-18: Beoordelingscriteria en significantiekader discipline water

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantie	Relevant vanaf stap
Grondwaterkwantiteit	Impact op grondwatertafel en -stromingen	Kwalitatieve beschrijving op basis van hoogte grondwatertafel en richting en snelheid grondwaterstromingen	Indirecte effecten op grondwaterwinningen, stabiliteit, ... Doorsnijden van ondoordringbare of watervoerende lagen	3
Wijzigingen in afwateringsstructuur	Verstoring bestaande afwatering	Kwalitatieve beschrijving effecten op afwatering. Richtlijnen m.b.t. gewenste afwateringsstructuur	Mate van verstoring van bestaande afwatering	3
Effecten op oppervlaktewaterkwantiteit	Wijziging piekdebieten t.g.v. afstroom hemelwater en kleinere infiltratieoppervlakte	Schatting op basis van verharde oppervlakte (verhardingsgraad). Toetsing aan buffervoorwaarden voor hemelwater	Mate van overschrijding van de capaciteit met al dan niet overstromingsrisico (benaderend).	3
	Verstoring overstromingsgebieden	Inname overstromingsgebied	Mate van verstoring van overstromingsgebied	3

4.5.3.8 Discipline biodiversiteit

Met betrekking tot de discipline biodiversiteit worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Kaarten met afbakening van Natura 2000-gebieden (habitat- en vogelrichtlijngebieden);
- Kaart met afbakening VEN-gebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk);
- Kaarten met de natuur- en bosreservaten en hun eventuele beheerplannen;
- Biologische Waarderingskaart (BWK);
- Kaarten met broed- en pleisterplaatsen en trekroutes van vogels; en
- Data m.b.t. het voorkomen van Rodelijstsoorten, evenals bedreigde, zeldzame en kwetsbare soorten.

Waar nodig worden deze bronnen aangevuld met waarneming en inventarisatie op het terrein. Zo maken alle gebieden waar de huidige natuur geaffecteerd zal worden en waar natuurinrichting, boscompensatie, landschappelijke inpassing, waterberging etc. voorzien (zullen) worden in kader van het planvoornemen, het voorwerp uit van een inventarisatie op het terrein.

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-19: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline biodiversiteit

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
Ecotoopwijziging	Verlies/creatie vegetatie Verlies/creatie leefgebied voor fauna	Uitdrukking van verlies/creatie in oppervlakte minder waardevolle en waardevolle elementen (o.b.v. BWK en veldwerk) + indirect verlies/creatie aan leefgebied van fauna (vogels, zoogdieren, amfibieën, insecten) op basis van bestaande gegevens	Relatief belang (in waarde en oppervlakte) van te verdwijnen/te creëren biotoop in omgeving	1
Versnippering/ barrièrewerking	Zones gevoelig voor versnippering en barrière-effecten die beïnvloed worden	Kwalitatieve bespreking op basis van verlies/winst aan (bos)vegetatie (expert judgement MER-deskundig)	Effecten kunnen significant zijn wanneer de versnippering/ontsnippering de verspreiding van soorten beïnvloedt	1
Verstoring biotopen via wijziging kwaliteit watersystemen	Effect van wijziging oppervlaktewaterkwaliteit op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving aan de hand van conclusies discipline water	Relatief belang van waterlopen en gebieden die een mogelijke impact kunnen ondervinden	3
Vernatting/verdroging	Oppervlakte waardevol gebied gevoelig voor vernatting/verdroging die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. de ecosysteemkwetsbaarheidskaart en de conclusies discipline water	Effecten kunnen significant zijn wanneer vernatting/verdroging leidt tot aantasting van de vegetatie en/of de populatie van bepaalde diersoorten beïnvloedt	3
Verstoring biotopen via wijziging kwaliteit watersystemen	Effect van wijziging oppervlaktewaterkwaliteit op fauna en flora	Kwalitatieve beschrijving o.b.v. de conclusies discipline water	Relatief belang van waterlopen en gebieden die een mogelijke impact kunnen ondervinden	3
Rust)verstoring (avi)fauna	Oppervlakte waardevol gebied / aantal getroffen soorten gevoelig voor rustverstoring die beïnvloed worden	Bespreking op basis van de te verwachten geluidsverhoging (o.b.v. geluidskaarten aangeleverd door de deskundige geluid) en dit in relatie tot de richtwaarden van verstoring (43 – 47 dB(A))	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten	3
Lichtverstoring (avi)fauna	Oppervlakte waardevol gebied / aantal getroffen soorten gevoelig voor	Bespreking op basis van de te verwachten lichtverstoring	Omvang van het verstoorde gebied en belang van de getroffen soorten	3

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
	lichtverstoring die beïnvloed worden			
Eutrofiëring	Oppervlakte waardevol gebied gevoelig voor eutrofiëring die beïnvloed wordt	Bespreking o.b.v. de indicaties op de ecosysteemkwetsbaarheidskaarten en de stikstof-depositieresultaten	Effecten kunnen significant zijn wanneer eutrofiëring kwetsbare flora en fauna beïnvloedt	3

In het verdere proces is het programma van de ruimtelijke ontwikkelingen verder te concretiseren en te lokaliseren. Afhankelijk van de locatie van de uiteindelijke ruimtelijke ontwikkelingen dient mogelijks een verscherpte natuurtoets opgesteld te worden indien er mogelijks impact is op een VEN-gebied.

In de verscherpte natuurtoets wordt volgens de momenteel gangbare afwegingsprocedure geoordeeld of er onvermijdelijke / onherstelbare schade optreedt ten aanzien van het VEN-gebied ten gevolge van de geplande voorgenomen activiteit.

Volgende 4 essentiële vragen worden behandeld wanneer er een effect te verwachten valt:

- Zijn er veranderingen aan de natuurwaarden?
- Zijn de veranderingen voor de natuur nadelig?
- Zijn deze veranderingen vermijdbaar?
- Zijn deze veranderingen herstelbaar?

Ook hier geldt dat indien het voorgenomen plan zou leiden tot onvermijdbare / onherstelbare schade er milderende maatregelen / aanbevelingen zullen opgenomen worden.

Eén van de plandoelstellingen is de groenstructuur te versterken, maar het is niet uit te sluiten dat in sommige varianten lokaal stukken bos worden aangesneden door nieuwe infrastructuur. In voorkomend geval, zal eventuele boscompensatie mee in het MER besproken worden. Op basis van een raming van het te kappen bos, wordt op basis van de boscompensatiefactor een inschatting gemaakt van de te compenseren oppervlakte. Indien de locaties voor herbebossing gekend zijn, zullen deze mee opgenomen worden en besproken worden in het MER.

4.5.3.9 Discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Met betrekking tot de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie worden volgende bronnen geraadpleegd om de **referentiesituatie** van het studiegebied te beschrijven:

- Historische kaarten, foto's, ...
- Geoportaal Onroerend Erfgoed met o.m. het beschermd erfgoed, vastgestelde en wetenschappelijke inventarissen, erfgoedlandschappen en Unesco Werelderfgoed
- Lokale actieplannen bouwkundig erfgoed
- Beeldkwaliteitsplan van de stad Kortrijk
- Centraal Archeologische Inventaris

Volgende effectgroepen zullen nader onderzocht worden binnen de **effectvoorspelling en -beoordeling**:

Tabel 4-20: Beoordelingscriteria en significantiekader voor de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

Effectgroep	Criterium	Methodiek	Significantiekader	Relevant vanaf stap
Impact op landschappelijke structuur en perceptieve kenmerken	<p>Verwijderen of verstoren van geomorfologische elementen, eenheden en processen</p> <p>Aantasting, vernietiging en doorsnijding van landschapselementen</p> <p>Landschapsecologische verstoring/aantasting</p> <p>Visuele verstoring: wijziging in het landschapsbeeld (uitzicht) of het landschapskarakter</p> <p>Veranderingen in het gebruik en het beheer van het landschap</p>	<p>Kwalitatieve en kwantitatieve beschrijving, o.b.v. confrontatie ingrepen met referentietoestand a.d.h.v. GIS-analyse van beschikbaar kaartmateriaal (bv. geomorfologische kaarten, kwetsbaarheidskaarten)</p>	<p>Omvang en waarde van de gebieden waar de landschapsstructuur en perceptieve kenmerken significant wijzigen</p>	<p>3</p> <p><i>(visuele impact zit als in stap 1 mee onder mens-ruimte)</i></p>
Impact op erfgoedwaarde	<p>Verdwijning of aantasting cultuurhistorisch waardevolle relictten / bouwkundig en landschappelijk erfgoed</p> <p>Verdwijning of aantasting van erfgoedkenmerken</p>	<p>Kwalitatieve beschrijving van de cultuurhistorisch waardevolle relictten die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen</p> <p>Kwalitatieve beschrijving van de erfgoedkenmerken (o.a. 'openheid van het landschap' en 'agrarisch karakter') die door het plan kunnen aangetast worden of verdwijnen</p> <p>Kwantitatieve inschatting van de ingenomen oppervlakte a.d.h.v. GIS-analyse van beschikbaar kaartmateriaal</p>	<p>Waarde van het te verdwijnen/aan te tasten erfgoed en erfgoedkenmerken + mate van aantasting op basis van de criteria zeldzaamheid, gaafheid, authenticiteit, representativiteit, ensemblewaarde en ruimtelijke contextwaarde</p>	<p>1</p>
Impact op archeologie	<p>Mogelijke aantasting archeologisch patrimonium door graafwerken</p>	<p>Inschatting archeologische potentie gebied o.b.v. CAI, historisch kaartmateriaal en bodemkenmerken</p>	<p>Preventieve maatregelen: archeologisch vooronderzoek</p>	<p>3</p>

De toekenning van effectscores zal gebeuren rekening houdende met de ernst en omvang van een effect (omvang of ruimtelijke schaal van verandering) enerzijds en de kwetsbaarheid van de receptor 'landschap' anderzijds. De kwetsbaarheid van de receptor kan bv. gemeten worden op basis van de "waarde" (waardering) van het betrokken landschapsonderdeel dat door de ingreep beïnvloed wordt. Deze waardering is onderdeel van de beschrijving van de referentiesituatie. Archeologische waarden zijn in het algemeen niet met zekerheid gekend. Waar mogelijk wordt daarvoor rekening gehouden met het "archeologische potentieel" van het betrokken studiegebied.



4.5.3.10 Discipline klimaat

In de discipline klimaat worden op kwalitatieve wijze de effecten van het plan beschreven ten aanzien van klimaat, en dit op vlak van:

- **Mitigatie:** effecten op emissie van broeikasgassen
 In de discipline lucht worden de CO₂-emissies van het plan berekend. De toe- of afname van de CO₂-emissie ten gevolge van het planvoornemen wordt (voor alle alternatieven) gekwantificeerd op basis van o.a. de wijzigingen in aantal voertuigkilometers zoals berekend in het Stadsmodel. Aangezien het klimaataspect op veel ruimere schaal speelt dan het studiegebied van voorliggend plan, wordt er echter geen specifieke beoordelingscore aan toegekend. Wel wordt het aandeel van de uitstoot van CO₂ als gevolg van verkeersevoluties in het studiegebied voor de verschillende alternatieven afgezet t.o.v. de CO₂ emissiereductiedoelstellingen van het Vlaams lucht- en klimaatbeleidsplan.
 << *input vanuit de disciplines lucht en mobiliteit*
- **Adaptatie:** bijdrage van het plan aan het bestendiger maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering (verhoging overstromingsrisico, meer extreme weersomstandigheden, effecten van hitte-eilanden, ...). Ook zal aandacht besteed worden aan LULUCF (landgebruik, wijzigingen in landgebruik en bos).

Naast de klimaatbestendigheid van het planvoornemen zelf (behoeden van overstromingen door piekdebieten en toename run-off), zullen eveneens de potenties aan bod komen hoe het planvoornemen zelf kan bijdragen tot een klimaatrobustere omgeving (bv. om verdrogingseffecten te temperen, als schakel in het groenblauw netwerk).

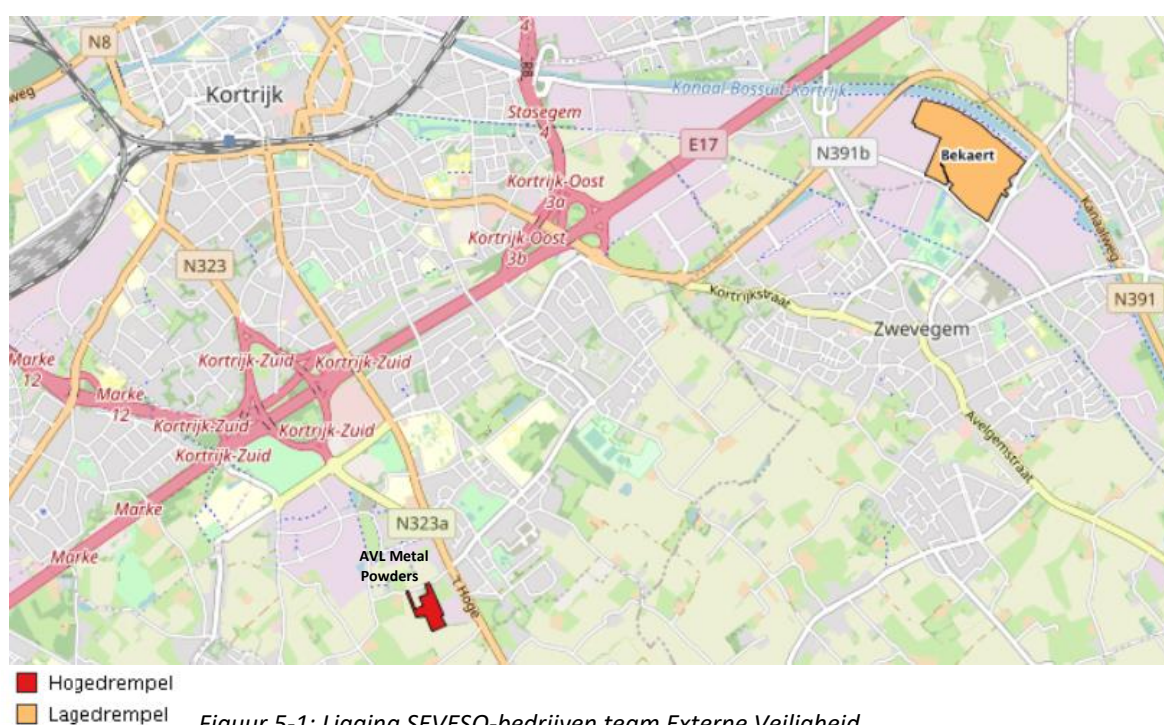
<< *vnl. input vanuit de discipline oppervlaktewater, discipline mens-ruimte*

Op basis van de indicatorensets (zie tabellen 4-2 tot 4-8) kan afgeleid worden dat in functie van de plandoelstellingen de aspecten inzake "ruimte vrijwaren voor groen en water in de stad" en "verbetering van de luchtkwaliteit" prioritair zijn en reeds van in stap 1 meegenomen worden in het onderzoek van de milieueffecten.

5 Veiligheidsrapportering

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn dient in het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op lange termijn basis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Om dit te onderzoeken wordt een RVR-toets (Ruimtelijk Veiligheidsrapport) opgemaakt.

In de omgeving van het plangebied zijn een aantal Seveso-inrichtingen aanwezig, m.n. het bedrijf AVL Metal Powders op Hoog Kortrijk (hoge drempelinrichting) en Bekaert langs het kanaal Bossuit-Kortrijk in Zwevegem (lage drempelinrichting).

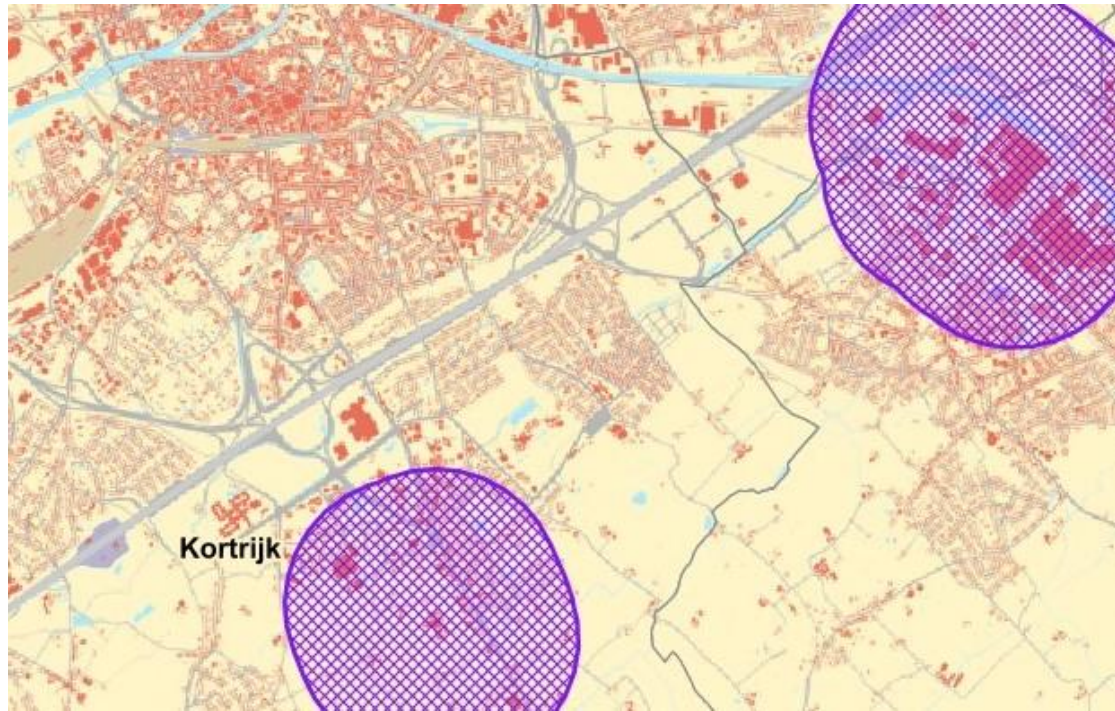


Figuur 5-1: Ligging SEVESO-bedrijven team Externe Veiligheid

De Seveso-inrichtingen Bekaert en AVL Metal Powders zijn niet gelegen in het plangebied, maar het plangebied valt wel deels binnen de consultatiezone van beide inrichtingen⁴⁶.

- De consultatiezone van Bekaert is 850 m groot, maar gelet op de activiteiten van Bekaert in functie van de verwerking van staaldraad is de relevante effectafstand (dit is de grootste afstand waarbinnen er effecten mogelijk zijn als er een zwaar ongeval gebeurt op de inrichting) beperkt tot 695 m.
- De relevante effectafstand van AVL Metal Powders en bedraagt 100 m. De inrichting AVL Metal Powders heeft enkel milieugevaarlijke stoffen en zal op het vlak van externe mensveiligheid minder relevant zijn.

⁴⁶ De consultatiezone is de zone waarbinnen ontwikkelingen voor advies aan het Team Externe Veiligheid moeten voorgelegd worden. Op basis van de risico's van de inrichting en de geplande ontwikkeling beslist het team of een Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR) al dan niet nodig is.



Figuur 5-2: Consultatiezones van Seveso-inrichtingen in Vlaanderen

Gelet op het feit dat het plangebied gelegen is in de omgeving van een aantal Seveso-inrichtingen én dat er mogelijk ook bedrijvigheid onder de vorm van Seveso-inrichtingen kan worden toegelaten binnen het plangebied, zal - afhankelijk van de verdere ontwikkelingen tijdens het planproces - mogelijk een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) moeten worden opgesteld bij dit GRUP.

6 Bijlagen

Bijlage 1: Antwoordnota

In de antwoordnota worden de resultaten van de publieke raadpleging (inspraakreacties, adviezen en petitities) op de goedgekeurde startnota (VR 19/07/2019) gebundeld en per thema onderzocht en besproken. Op deze wijze kan aangegeven worden hoe omgegaan zal worden met suggesties om het plan te verbeteren of worden aandachtspunten in functie van de effectonderzoeken beschreven. Ook de wijze waarop er bv. in het plan-MER omgegaan zal worden met mogelijke nieuwe alternatieven wordt beschreven (worden nieuwe alternatieven evenwaardig onderzocht of kan gemotiveerd worden dat deze niet-redelijk zijn).

De inspraakreacties en adviezen werden door het planteam verwerkt in voorliggende verfijnde startnota, samen met de aanvullingen van de procesnota.

Bijlage 2: Tunnelnota

De Tunnelnota omvat de relevante Europese richtlijnen tunnelveiligheid en richtlijnen uit het vademecum weginfrastructuur van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De nota fungeert als leidraad bij het verdere onderzoek omtrent de (gestapelde) varianten voor het overkappen van de R8 en/of E17.